

# Mar

Nº 491  
Marzo 2010

**El gobierno aprobó un proyecto de ley  
de Protección del Medio Marino**

## Salvar los mares

**Asia amenaza  
la industria conservera**

**Piratas,  
un negocio de siempre**

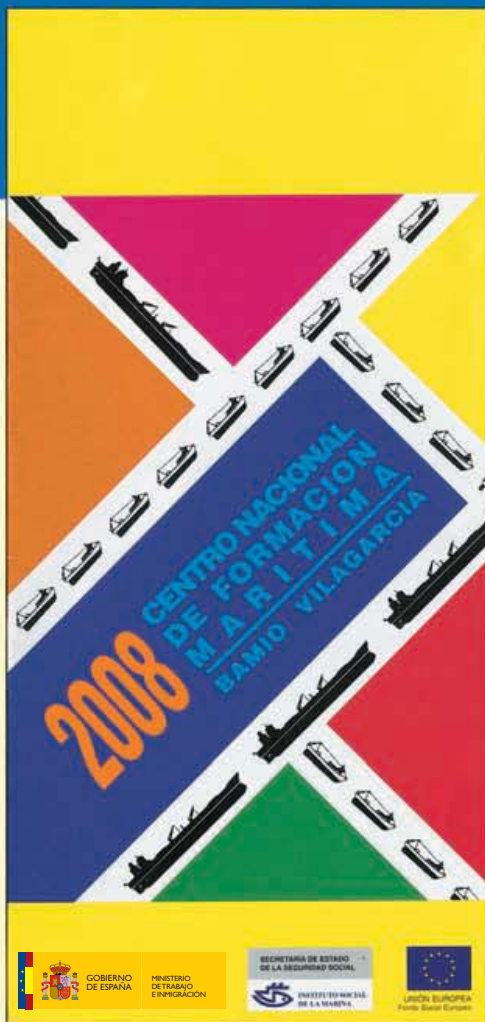
Varios pesqueros españoles  
repelieron los ataques frente  
a las costas de Somalia y Kenia

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



## El mar somos todos

**E**l gobierno acaba de dar luz verde al proyecto Ley de Protección del Medio Marino que ahora inicia su tramitación parlamentaria. Junto a la nueva Ley de Pesca Sostenible, se trata de la disposición más importante relacionada con el sector marítimo pesquero que contemplaba la Administración socialista para esta legislatura. La misma se enmarca además en las directrices comunitarias para el desarrollo de una política marítima integrada.

España ha sido históricamente un país que ha vivido de cara al mar, utilizando ese mar, a todos los efectos, para el desarrollo de la actividad económica. Pero la realidad es que también ha vivido en muchos casos de espaldas a ese mismo mar, a efectos de su protección, como lo hicieron la mayor parte de los países. El mar se vio como un espacio inagotable en sus posibilidades de pesca; como el mejor medio para el desarrollo del transporte controlado y descontrolado. Desde otra perspectiva, el mar ha sido como una especie de trastero de las actividades en tierra, como un basurero capaz de asumir vertidos y residuos, desde los urbanos a los nucleares, pasando por los industriales, un terreno de nadie, como si el espacio marino lo soportara todo.

Fruto de esas políticas, nos hemos encontrado con unas costas destrozadas; con un mar donde la mayor parte de los caladeros de pesca se hallan agotados o en

peligro de estarlo; donde las actividades ilegales han arrasado ecosistemas marinos; donde la contaminación y los vertidos han puesto interrogantes sobre el propio futuro de esos mares.

Frente a esta situación, la nueva Ley constituye una importante respuesta de la Administración para la puesta en marcha en los próximos años de una política integral hacia un espacio donde confluyen tantos y tan enfrentados intereses. Un primer objetivo de la nueva disposición será el desarrollo de una política uniforme para el conjunto del espacio marítimo. Constituir una regla de juego clara para aplicar en todo el territorio del Estado, con la máxima coordinación entre la Administración central y las comunidades autónomas. Un segundo objetivo de la nueva ley sería lograr una adecuada articulación en el desarrollo de las diferentes actividades económicas que confluyen, de una u otra manera, con el espacio marítimo.

El gran reto de la nueva ley será lograr un equilibrio entre los intereses puramente económicos de todas esas actividades que hoy tienen el espacio marítimo como punto de referencia, con el mantenimiento de ese medio vivo y la protección de los ecosistemas. La ley. Además de sus exigencias normativas para Administraciones y actores económicos, supone una llamada implícita a la responsabilidad general sobre la importancia de proteger el espacio marítimo.

El mar es cosa de todos. ■



## EL QUECHE HIENA

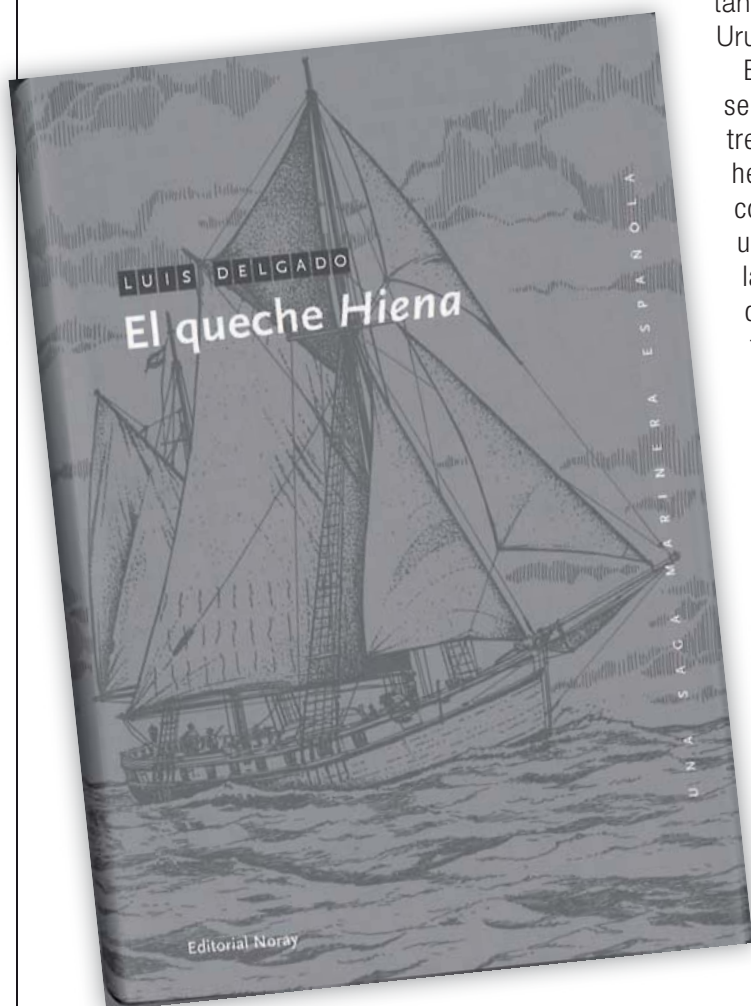
**Autor:** Luis Delgado **Edita:** Noray

**D**entro de la colección “Una saga marinera española”, de la editorial Noray, se acaba de publicar el libro “El queche Hiena”, del que es autor el escritor y capitán de navío Luis Delgado. Responsable de gran número de ensayos históricos, y en la actualidad director del Museo Naval de Cartagena,

Murcia, el autor hace recaer en el capitán de fragata Adalberto Pignatti la narración de sus aventuras y desventuras como comandante del queche Hiena en el río de la Plata. La historia se circunscribe a los años 1812 y 1814, época crucial para la presencia española en esta zona, en la que unos luchan por su independencia y, otros, por mantener la legalidad hispánica en las Indias. Luchas que se desarrollarán tanto en el mar como en esos dos grandes ríos, el Uruguay y el Paraná.

En la presente colección, en la que Luis Delgado se centra en historias sobre la Marina española entre los siglos XVIII y XX, el autor insiste en que los hechos históricos narrados, los escenarios geográficos, cargos, empleos, destinos, especificaciones de unidades a flote o en tierra, responden fielmente a la realidad. Es mi intención escribir novela histórica, destaca Luis Delgado al comienzo del libro, y no ese tipo de historia ficción usada con profusión por autores británicos de temas navales. Todos aquellos personajes a los que aparejo las narraciones y episodios claramente novelescos son fruto absoluto de mi imaginación. Así, aclarada cualquier mínima duda, el lector ya sabe a lo que se va a enfrentar en las aventuras acontecidas a bordo del queche Hiena que, como los avezados en las artes marineras, es un velero de dos mástiles muy popular en aguas del norte de Europa, donde el aumento repentino de la fuerza del viento requiere a veces un rápido rizo.

El libro “El queche Hiena” de Luis Delgado, perteneciente a la colección “Una saga marinera española”, tiene 478 páginas y puede adquirirse al precio de 27 euros en librerías o a través de la página web de la propia editorial [www.noray.es](http://www.noray.es) ■



# e n este número

Nº 491 - marzo 2010



SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

## Directora general:

Pilar López-Riboo Ansorena.

## Director:

Vidal Maté.

## Redacción:

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

## Fotos:

Jesús Navarro y J.M. González Vallecillo.

## Secretaría:

Concha Serrano.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Redacción y Administración:

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

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar@ism.seg-social.es

## Diseño:

www.editorialmic.com

Imprime: Rotedic S.A.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-10-001-1

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



# 6

**MÁS PROTECCIÓN PARA LOS MARES.** El gobierno aprobó un proyecto de ley para la protección integral de medio marino



# 10

**VOLVIERON LOS PIRATAS.** Con la llegada del buen tiempo, se repitieron los ataques de los piratas contra los pesqueros españoles frente a las costas de Somalia, repelidos por los guardas de seguridad



# 40 /46

**DEBATES CONTRA LA CRISIS.** Todos los partidos políticos debaten las propuestas del gobierno para salir de la crisis

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

- 6 Proyecto de Ley de Protección de Medio Marino
- 10 Volvieron los piratas
- 14 La piratería en la Historia
- 22 Cepesca pide más acuerdos de pesca
- 23 Visita de la Comisaría de Pesca
- 24 Protección para las costas
- 28 Feria internacional de la acuicultura
- 34 Asia amenaza a la industria conservera
- 40 Pacto de Toledo
- 46 Propuestas para superar la crisis
- 48 Cartas de Servicios
- 52 Reestructuración del ISM
- 54 La crisis entró en los puertos
- 60 El tráfico marítimo
- 64 Convenio MOU
- 66 La náutica deportiva
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

# PLANIFICACIÓN INTEGRAL

## del hábitat marino y la gestión pesquera

*El Gobierno ha dado un nuevo paso para la aprobación de la nueva Ley de Protección del Medio Marino, la primera en España que integrará protección de hábitat marinos y gestión de pesquerías, al ser aprobado en Consejo de Ministros el proyecto de Ley que próximamente será remitido para su tramitación en las Cortes Generales. Los grupos ecologistas, como Oceana, valoran positivamente el proyecto de Ley y destacan que se integre gestión pesquera y conservación de los ecosistemas.*



Avistamiento de calderones.

**P**lanificar de forma integral las políticas que afectan a los ecosistemas marinos. Ese es el objetivo del proyecto de Ley aprobado en Consejo de Ministros. Con esta ley -señalaba la vicepresidenta primera María Teresa Fernández de la Vega, al final de la reunión del Ejecutivo-, establecemos un marco jurídico para garantizar el buen estado de nuestros mares, su protección y preservación, así como la recuperación de sus ecosistemas, además de contribuir a prevenir y eliminar la contaminación. En definitiva, se trata de constituir un marco normativo uniforme y completo que garantice la articulación de las actividades humanas en el mar sin que se comprometa la conservación de las características naturales de los ecosistemas marinos.

El siguiente paso será su remisión a las Cortes Generales, tras el cual se convertirá en la primera Ley en nuestro país que integre la protección de hábitat y gestión de pesquerías. Y ese enfoque integral es el más valorado por un texto en el que se han incorporado propuestas y observaciones de las Comunidades Autónomas costeras, así como sugerencias de organizaciones ambientalistas y ecologistas, y cuenta con el dictamen favorable del Consejo de Estado. La nueva norma incorpora una directiva europea (la Directiva Marco de Estrategia Marina del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008) que establece la acción comunitaria para la política del medio marino, que regula numerosos aspectos de la protección del medio marino que hasta ahora no estaban incluidos en una ley estatal.

Los elementos clave que conforman este proyecto de Ley son: las estrategias marinas como instrumento de planificación; la creación de la Red de Áreas Marinas Protegidas y la incorporación de criterios ambientales en los usos del medio marino.

Con esta nueva Ley se pretenden resolver los problemas planteados en la gestión de los stock pesqueros y el ineficaz control ejercido sobre la pesca ilegal, o al menos eso es lo que se debería hacer, según la organización ecologista Oceana. Analizar la situación actual de los hábitat marinos españoles y aplicar correctamente una gestión basada en los ecosistemas, es otro de los objetivos, así como -según dicha organización- el que sirva como herramienta para combatir y eliminar



Foto: C. Carboneras

Pardelas.

### ***El objetivo que se pretende cubrir con la futura Ley es establecer un marco jurídico para lograr un buen estado del medio marino y su protección y conservación***

los vertidos ilegales y reducir la proliferación de especies invasoras.

#### **ESTRATEGIAS MARINAS**

Dentro de las demarcaciones marinas, que España delimitará, se llevarán a cabo actuaciones específicas en función de Estrategias Marinas determinadas para cada una de ellas. Dichas actuaciones irán encaminadas a garantizar que la presión derivada de las actividades que tengan lugar en el medio marino se realicen a niveles compatibles con el estado del medio ambiente. Entre otras actividades, incluidas dentro de las Estrategias, cabría citar la evaluación de las aguas marinas, fijación de objetivos ambientales y la adopción de un programa para alcanzar dicho estado y su seguimiento. Para ello, el MARM elaborará un programa de medidas para demarcación marina que incluirá las que serán necesarias aplicar para lograr un buen estado ambiental. El ministerio llevará a cabo una actualización de las estrategias correspondientes a cada una de las demarcaciones marinas afectadas.

Así, pues, las Estrategias Marinas -que serán públicas y vinculantes para las Administraciones Públicas- son los instrumentos de planificación de cada demarcación marina y constituyen el marco general al que deberán ajustarse necesariamente las diferentes políticas sectoriales y actuaciones administrativas con incidencia en el medio marino.

Estas Estrategias Marinas deberán avanzar, como señala Oceana, en la adopción de las medidas necesarias para alcanzar un medio ecológicamente saludable antes de 2020, según se establece en la Directiva Marco de



Foto: S.V. Jiménez Gutiérrez

Altea.

Estrategia Marina del Parlamento Europeo y del Consejo. Precisamente, y para lograr ese objetivo, habrá que actuar y ya. De hecho, la tónica es que los objetivos están ahí pero no se cumplen. Y así consta en las conclusiones sobre el documento “Parar la Pérdida de Biodiversidad en Europa para el año 2010”, donde se especifica, de forma rotunda, que no sólo no se ha alcanzado ese objetivo, sino que ha seguido el deterioro de la biodiversidad a un ritmo inaceptable. Esta conclusión forma parte del documento “Cibeles”, y ha sido elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM) tras la Conferencia de la Presidencia Española de la UE, celebrada en Madrid el pasado mes de enero. El citado documento concluye que “las consecuencias económicas y sociales son ya predecibles”.

Ante esta concluyente situación, tanto de lo no hecho como de las consecuencias, en el documento “Cibeles” se plantea fijar una nueva fecha, en este caso para 2020, como plazo

**Los elementos clave del proyecto son las Estrategias Marinas, la creación de la Red de Áreas Marinas Protegidas y la incorporación de criterios ambientales en los usos del medio marino**

para frenar la pérdida de la biodiversidad y el deterioro de los servicios que proveen los ecosistemas y restaurarlos de forma significativa. Las áreas protegidas y redes ecológicas constituyen las piezas fundamentales de los esfuerzos para preservar la biodiversidad. La Red de Áreas Marinas está constituida por espacios protegidos situados en aguas marinas españolas a los que se añaden los que están regulados por normas autonómicas en los supuestos establecidos en la Ley de patrimonio Natural y la Biodiversidad.

Pero, precisamente, en el apartado de áreas protegidas -tanto a nivel mundial como en España- se arrastra un importante retraso. Menos del 1% de la superficie mundial marina se encuentra bajo alguna figura de protección. Según el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), se estima que hay unas cuatro mil áreas marinas protegidas repartidas en más de 80 países de todo el mundo, “si se incluyen también las reservas de pesca, 1.101 en todo el mundo, según



la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

### **EL DIFÍCIL OBJETIVO DEL 10%**

El compromiso de nuestro país de proteger para 2012 el 10% (según el compromiso establecido en el Convenio de Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica) de sus zonas marinas está muy lejos de cumplirse. Y ello, a pesar del considerable esfuerzo realizado, especialmente en los últimos años. Como recordarán los lectores de MAR, el pasado 2009, y tras más de cuatro años de trabajo desarrollado por miembros de la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), con el apoyo del MARM, se identificaron 42 Áreas Importantes para las Aves Marinas (IBA), que abarcan más de 42.000 kilómetros cuadrados.

De llevarse a cabo esta protección propuesta, representaría el equivalente a casi un 5% de las aguas marinas españolas. WWF/Adena estima, tras destacar que no hay cifras oficiales, que España apenas llega al 3% de aguas protegidas. Cuando se le pueda añadir ese otro 5%, sobre el que aún queda mucho trabajo por hacer, todavía no se habrá alcanzado ni ese 10% al que se situaba como meta para dentro de poco más de año y medio.

Y casi todas las áreas de protección existentes lo son por contar con recursos pesqueros, y se hallan especialmente en el Mediterráneo, como son los casos de Tabarca, Alborán o Islas Columbretes. En cambio, en el Atlántico gallego y el Cantábrico hay muy pocas Áreas Marinas Protegidas, como el Parque Nacional de las islas Atlánticas o el biotopo protegido de San Juan de Gaztelugatxe, en Vizcaya.

Este déficit a la hora de disponer de áreas marinas protegidas se debe a varios factores. Para Ricardo Aguilar, de Oceana, uno de los problemas radica en que se han centrado los esfuerzos en estudiar y proteger el medio terrestre, algo en lo que coincide Jorge Sáez, de Ecologistas en Acción, al afirmar que la legislación ambiental se ha centrado en proteger determinados ámbitos terrestres, dejando poco representadas las áreas marinas. Pilar Marcos, de WWF/Adena pone el acento en la falta de voluntad de los gobiernos, seguido de un desconocimiento científico claro del medio marino, debido a lo costosos que resultan los trabajos de investigación.

De hecho, cuando se realizaron los trabajos para la delimitación de las Áreas Importantes para las Aves marinas, dos de las cuatro



Foto: Juan Becarjes

Estrecho de Gibraltar.

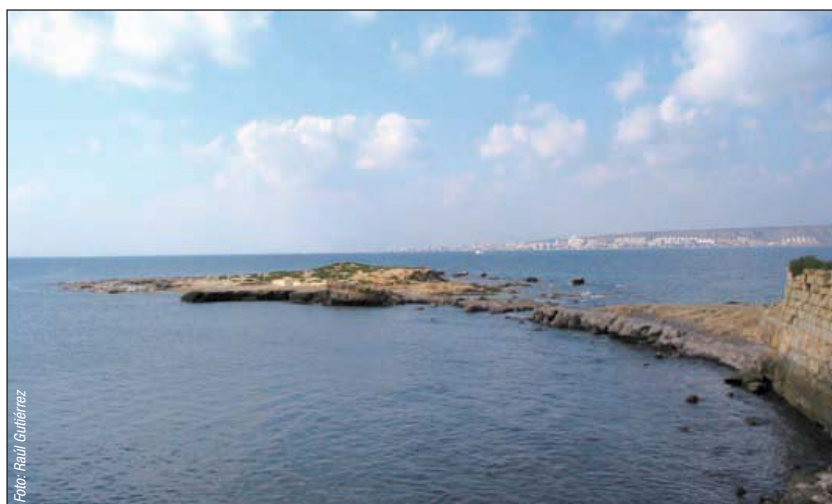


Foto: Raúl Gutiérrez

Tabarca.

áreas en las que no se logró la suficiente información para alcanzar esa delimitación correspondieron a zonas desconectadas de tierra firme. Resulta, evidentemente, una investigación más costosa y difícil. Sin embargo, y aunque en el caso que mencionamos, no se pudo recabar la información necesaria para seguir adelante con el proyecto, éste no se abandonó, y las cuatro zonas citadas siguen estudiándose, y sus 15.000 kilómetros cuadrados podrían sumarse, en un futuro próximo. Al inventario de IBA marinas.

En todo caso, y cuando se apruebe esta Ley de Protección del Medio Marino, esperamos que sirva para impulsar de forma definitiva la protección del ecosistema marino, y que la fecha de 2020 no sea una más en el calendario de buenas intenciones. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Los atuneros españoles en el punto de mira

# LOS PIRATAS vuelven a la carga

***Se acabó la calma en aguas frente a las costas de Somalia y Kenia para los 22 barcos atuneros españoles, 13 con pabellón español y otros nueve bajo la bandera de otros países, que operan en esas aguas del Océano Índico. Tras unos meses de tranquilidad, con la llegada del buen tiempo, los piratas han vuelto, “a bandadas,” según los marineros embarcado en esos pesqueros. Este nuevo escenario ha sido motivo de análisis por parte de los responsables comunitarios de Defensa en la reciente reunión celebrada en Palma de Mallorca donde se acordó dar luz verde a una propuesta española por la que se van ampliar las funciones de la Operación Atalanta.***

Las condiciones climatológicas marcan en parte las actuaciones de los piratas. En el periodo de los monzones, con una climatología adversa, bajan en su actividad y se mantienen en puerto. A partir de abril y hasta la entrada de verano, los bandoleros reanudan su actividad, por lo que, en los próximos meses se espera que los ataques a las flotas de todo tipo se vuelvan a generalizar.

Desde los últimos meses, todos los barcos pesqueros españoles que operan en esas aguas de forma permanente, disponen de guardas de seguridad pertrechados con ar-

***Los ataques contra varios barcos españoles frente a las costas de Kenia fueron repelidos por los guardas de seguridad a bordo***

mamento adecuado para repeler los ataques de los piratas. El pago de esta seguridad es un coste compartido entre la Administración central y los armadores que, en el caso de los barcos con base en el País Vasco, contarían igualmente con el respaldo del gobierno de esa comunidad autónoma. Se trata de una situación nueva en las embarcaciones que, obviamente, no ha pasado desapercibida por las organizaciones de los piratas. Frente a este nuevo escenario, los piratas tratan de mantener su actividad con la misma eficacia y, en lugar de llevar a cabo los ataques casi de forma individualizada, con un esquite, lo

hacen atacando en varios grupos para lograr una acción más eficaz que, hasta la fecha, afortunadamente para los pesqueros españoles, no ha dado resultados positivos para sus intereses.

En lo que afecta a los barcos pesqueros españoles, la última escalada de ataques se inició en la primera semana de marzo, el día cuatro y no se ha detenido.

El primer blanco elegido fue el barco atunero "Albacán", cuando se hallaba faenando a unas 350 millas de la costa de Kenia con 33 tripulantes a bordo, así como tres guardas de seguridad privada. El ataque se produjo desde un solo esquife con el lanzamiento de una granada hueca que provocó un pequeño incendio sin otras consecuencias. El ataque fue repelido por los guardas de seguridad y los piratas se vieron forzado a huir sin causar ningún herido entre la tripulación.

Casi 24 horas más tarde, se repitió el ataque contra otro pesquero español esta vez el "Intertuna II", como el anterior, propiedad de la empresa Albacora, con 32 tripulantes a bordo y cuando se hallaba igualmente a una distancia de más de 350 kilómetros frente a las costas de Kenia. En ese mismo escenario y prácticamente en la misma jornada, se produjo, esta vez, otro intento DE ataque contra

## **España enviará la patrullera "Vencedora" con 102 militares para vigilar los puertos de Somalia desde donde salen los bandoleros**

el pesquero "Intertuna III", así como contra el barco auxiliar "Artxanda", con ocho tripulantes a bordo. En todos los casos, se produjo la acción de los guardas de seguridad embarcados en los buques afectados e igualmente se contó con el apoyo de otros barcos atuneros que se hallaban en la zona como el "Alakra-na", secuestrado el pasado año.

La respuestas a los ataques de los piratas contó igualmente con el respaldo de los efectivos de la Operación Atalanta de la Unión Europea y concretamente con el avión español P-3 Orion, desde donde se lanzaron botes de humo y se puso sobre aviso a los efectivos de la Operación.

Tras las agresiones o los intentos de asalto de los piratas, la fragata francesa "Nivose", localizó en la zona a un barco nodriza, junto a dos esquifes procediendo a la detención de sus once tripulantes. En el mismo escenario se llevó a cabo igualmente por los militares franceses la detención de otros once piratas pertrechados con lanzagranadas y fusiles de asalto que se supone eran los responsables del ataque contra los barcos españoles. Los piratas también habían atacado en las mismas fechas dos barcos pesqueros franceses, sin lograr su objetivo. Frente a esta oleada de intentos de secuestros, los efectivos de la



La ministra saluda a la tripulación de la "Vencedora" antes de partir.



*Esquife con presuntos piratas Somalíes a bordo.*



*Vista del atunero "Artza" con tres miembros de la seguridad privada en cubierta.*

Operación Atalanta llevaron a cabo la captura de medio centenar de piratas.

Otro barco pesquero español, el "Txori Argi" con base en el puerto vasco de Bermeo y propiedad de la empresa Inpesca, hubo de defenderse igualmente a tiros ante el intento de asalto por parte de dos lanchas de los piratas que se habían desplazado hasta la zona en un barco nodriza. Los servicios de seguridad del atunero observaron la existencia de un barco fondeado en la zona que les inspiró sospechas. Del mismo salieron dos esquifes que llegaron a acercarse al barco a una distancia inferior a los dos kilómetros. Ante esa situación, los servicios de seguridad dispararon ráfagas de ametralladora contra las lanchas, primero con disparos de advertencia y posteriormente con disparos hacia los esquifes, lo que provocó que los piratas optaran por regresar al barco nodriza sin responder a los disparos.

En el momento del incidente, en el barco había 29 tripulantes de los que 14 son gallegos, tres vascos y el resto africanos.

El atunero se hallaba faenando en el momento del intento de asalto a más de 600

millas de las costas de Somalia y solamente a unas 30 millas de la isla Denis en la Seychelles donde hacía dos días había descargado el pescado de la marea anterior en el puerto de Victoria.

Esta circunstancia pone de manifiesto que los ataques de los piratas se producen cada vez más lejos de las costas donde tienen sus bases en tierra y se acercan hacia el archipiélago

A la vista de todo ello, se teme que en los próximos meses los intentos de ataque por parte de los piratas se generalicen, por lo que desde el propio sector se ha hecho una llamada de atención interna para estar vigilantes ante los mismos.

Desde los diferentes organismos responsables de la vigilancia en esas aguas, se recomendó a la flota la posibilidad de llevar a cabo sus capturas en aguas más cerca de las costas de India que de Somalia para poder trabajar con una mayor seguridad. Para los capitanes de los barcos de pesca, no tiene sentido ir a pescar a esas aguas en cuanto allí no hay apenas posibilidades de capturas y, "para volver de vacío, lo mejor es dejar el barco en puerto".

Desde la Administración española, la ministra de Defensa, Carme Chacón, propuso a sus colegas comunitarios un reforzamiento de las medidas preventivas. La oferta española se ha concretado en el envío de la patrullera "Vencedora" a esas aguas con 100 militares a bordo. El objetivo de esta nueva embarcación, que se suma a los cerca de 300 que ya se hallan en esas aguas, no es repeler los ataques mar adentro, sino vigilar los puertos desde donde parten los piratas y evitar que los mismos se puedan hacer a la mar.

En medios del sector se estima que evitar la salida de los piratas de los puertos es una tarea muy difícil dada la gran extensión de las costas.

Igualmente, un objetivo de las autoridades comunitarias es desarrollar la formación de una guardia somalí para la vigilancia en tierra.

Para los armadores, la respuesta más eficaz pasaría no sólo por la disponibilidad de un gran patrullero, con más dificultad para el desarrollo de operaciones rápidas, sino que la Unión Europea tuviera una mayor vigilancia de las costas con más barcos pequeños que controlasen más directamente los puertos o los puntos más importantes desde donde parten los piratas.

En relación con el fenómeno de la piratería en el mar, y concretamente frente a las costas de Somalia y Kenia, se celebró en Madrid la XVII Semana del Seguro donde participaron numerosos expertos entre quienes se hallaban mediadores que han participado en algunos casos de secuestros. Uno de esos personajes confesó haber actuado como mediador en la resolución de más de una treintena de secuestros y señaló que la liberación de un barco secuestrado por los piratas supone una media de entre 2,2 y 2,9 millones de euros para obtener su liberación.

Por otra parte, la OTAN ha decidido extender su misión contra las actividades de los piratas en aguas de Somalia hasta finales de 2012. Según los datos manejados por la organización, el 2010 se produjo un aumento en el número de ataques de los piratas contra todo tipo de embarcaciones. Sin embargo, el índice de éxito de las actuaciones de los bandidos se redujo en un 40%.

### **SECUESTRO DE UN PESQUERO KENIATA**

Coincidiendo con la oleada de intentos de secuestro contra barcos pesqueros, los piratas lograron la captura del buque con bandera de Kenia "Sakoba", propiedad de la empresa East Africa Deep Shipping, ubicada igualmente en ese país y con base en el puerto de Mombasa. El secuestro se produjo cuando se hallaba faenando a 400 millas frente a las costas de ese país. Se trata de un palangrero de superficie dedicado a la captura de tiburón y pez espada, con 16 tripulantes a bordo y un capitán de origen portugués, actualmente nacionalizado español, Manuel María Ferreiro, con más de 20 años al frente de esa nave.

## **Los ataques de los piratas se producen cada vez más lejos de las costas de Somalia y cerca de las Seychelles**

La administración española señaló desde un primer momento que se trataba de un barco, a todos los efectos, de Kenia, aunque se han llevado a cabo todas las gestiones pertinentes ante el gobierno de ese país para velar por la situación de un ciudadano español. Para ello, se ha contado, una vez más, con el embajador ese país y un hombre experto en las relaciones en la zona, Nicolás Martín-Pinto que ya ha participado en los procesos para la liberación de los dos barcos españoles secuestrados en los últimos años, el "Playa de Bakio" y "Alakrana".

Aunque en la actualidad sea, a todos los efectos, un barco keniano, la realidad es que se trata de una embarcación con un importante pasado español. En primer lugar, porque la misma fue construida en los años cincuenta en el astillero vigués Hijos de J. Barreras y que, antes de pasar a manos de armadores de ese país africano, lo había hecho bajo el nombre de "Alicante" para armadores españoles hasta su exportación en los años 90 hacia Panamá y posteriormente a otros países africanos. Inicialmente se le confundió con el barco "Sakoba I" denunciado por pesca ilegal frente a las costas de Sierra Leona.

El barco secuestrado tiene igualmente una relación con España en cuanto es uno de los suministradores de materia prima para su comercialización a la empresa Sakald Pesca, ubicada en Vigo. Fuentes de la empresa española señalaron que el barco disponía de licencia para faenar en aguas de Tanzania y que dispone de todo los permisos para la exportación hacia los países comunitarios. ■

V. M.



El "Alakrana" escoltado por dos fragatas del ejército.

# La historia de una leyenda: LA PIRATERÍA EN EL NUEVO MUNDO

*La piratería marítima ha existido desde que los océanos han sido utilizados como rutas comerciales. Así, desde el primer acto violento documentado en el mar que data del siglo XIII antes de la era moderna hasta el presente, la piratería ha resultado un negocio lucrativo para piratas aislados o estructuras criminales organizadas que persiguen intereses de todo tipo. La literatura, primero, y después el cine han creado de estos personajes una leyenda despojada de violencia y crueldad. Ahora el Archivo General de Indias en la muestra Mare Clausum, Mare Liberum. La piratería en la América española nos explica, por medio de documentos históricos, la evolución y los intereses que favorecieron la piratería contra la corona española durante casi trescientos años.*



Todos los imperios de la antigüedad sufrieron en mayor o menor medida el acoso de los piratas. El Romano, a pesar de su poderío militar, no fue una excepción. Valga como ejemplo el secuestro de Julio Cesar por piratas en las costas de Anatolia—zona donde se producían predominantemente los acosos—. La crónica afirma que los piratas establecieron la cuantía del rescate en veinte talentos de oro, Cesar argumentó que al menos valía cincuenta. Los piratas elevaron el rescate. Cesar, una vez pagado el rescate y liberado, organizó una flota, persiguió a los piratas, los capturó y los ejecutó.

Desde este episodio del pasado hasta el presente, los actos de piratería han sido una constante. En la actualidad, los trastornos que la piratería está ocasionando al tráfico marítimo internacional han vuelto a colocar el tema de la protección marítima en las primeras páginas de los periódicos y de las cabeceras de los informativos nacionales debido, en nuestro caso, a las detenciones de los atuneros vascos *Playa de Bakio* y *Alakrana* en las aguas del Índico. De acuerdo con los expertos, se registran entorno a 250 ataques cada año. Esta cifra prueba, por un lado, lo lucrativo que es este negocio llevado a cabo a veces por piratas aislados o por estructuras criminales organizadas en zonas marítimas vitales para la navegación y el transporte marítimo internacional y, por otro, la dificultad para erradicar estos actos violentos en los que a menudo se solapan intereses económicos, políticos y religiosos, etc.

La Corona española, tras el descubrimiento de América y la llegada a Europa de las noticias de las riquezas que ofrecía el nuevo continente, también sufrió actos de piratería contra los navíos dedicados al tráfico marítimo que mantenía España con las Indias. Este acoso, como muestran los documentos exhibidos en la exposición *Mare Clausum, Mare Liberum*. La piratería en la América española que tiene lugar en el Archivo General de Indias (AGI) en Sevilla, duró desde 1522 hasta la independencia de las colonias a principios del siglo XIX. La exposición, como señala la jefe de Departamento de Conservación y comisaría de la exposición, Falia González, *tiene como objeto explicar la historia de América de una forma didáctica, a través de los documentos históricos del centro mostrando cómo la corona hizo frente a los enemigos por medio de*



*un triple régimen defensivo: la creación de un “sistema de flotas y galeones”, la formación de escuadras de navíos que protegieran las costas tanto en España como en América, y la fortificación de los puertos estratégicos.*

La muestra exhibe más de 170 piezas entre documentos originales y libros conservados en el AIG; maquetas de fortificaciones; reproducciones de navíos; y muestras del armamento utilizado.

### **LA PIRATERÍA EN EL NUEVO MUNDO**

Tras el descubrimiento de América y la firma del Tratado de Tordesillas se propagaron inmediatamente noticias sobre riquezas prodigiosas creando recelos en otras monarquías y fomentando, que la población desocupada y hambrienta de muchas zonas de Europa,

idealizara la vida en libertad y sin ataduras a normas, ni códigos y se embarcara como única salida a su difícil situación vital.

Así, el pacto alcanzado por los Reyes Católicos y el rey Juan II de Portugal para repartirse entre ambas potencias las rutas de expansión del mundo conocido hizo que monarcas como, Francisco I, rey de Francia, cuestionaran el tratado de Tordesillas que justificaba el dominio español sobre las indias y apoyaran desde el poder los actos de piratería. El primer ataque pirata, como acredita uno de los documentos mostrados en el AGI, se produjo en 1522. Jean Fleury—Juan Florín para los españoles—, genovés al servicio de Francia, interceptó y capturó los navíos en los que Hernán Cortés remitía a España, para el emperador y para particulares, oro, joyas, plumajes y otros adornos, regalos de Moctezuma al conquistador y procedentes del botín de Tenochtitlán. Debido al estado de guerra casi permanente entre las coronas francesas y española, los actos de piratería fueron apoyados desde el estado, que a partir de 1553 concedió patentes de corso.

Entre los piratas que contaron con patentes de corso están: François de la Rocque, señor de Roverbal; François Le Clerc, que fue el primer pirata conocido con el sobrenombre de “Pie de Palo”; y Jacques de Sore; Jean Bontemps... Estos primeros piratas eran marinos y aventureros, pero también había caballeros entre ellos. Muchos eran protestantes fanáticos, siempre dispuestos a luchar contra los católicos reyes españoles para despojarles de sus posesiones y riquezas. De esta forma, a las justificaciones económicas y políticas se añadió la religiosa.

En 1559 se firmó la Paz de Cateau-Cambrésis y oficialmente terminaron las hostilidades entre España y Francia, pero sólo con la paz de Vervins, en 1598, llegó la tranquilidad. Para entonces, los ingleses ya habían relevado a los franceses en los asaltos a las poblaciones del Caribe.

## **EL CORSARIO INGLÉS**

De acuerdo con los documentos que se muestran, Inglaterra no cuestionó la soberanía española de América hasta mediados del siglo XVI. Fue en 1558, con la ascensión al trono de Isabel I, cuando apareció el corsarismo inglés. Durante las tres primeras décadas de su largo reinado los piratas ingleses contaron con el tácito consentimiento de la corona

## **En los actos de piratería a menudo se solapan intereses económicos, políticos y religiosos**

pero no con el apoyo oficial. El primero conocido fue John Hawkins, maestro de los contrabandistas, que apareció en aguas americanas en 1562 ejerciendo el comercio negrero. El corsario más famoso y prototipo de todos ellos fue Francis Drake. El más grande de los navegantes ingleses alcanzó el punto máximo de su gloria por su gran expedición por el Pacífico, entre 1577 y 1580, que culminó con la realización de la segunda vuelta al mundo. A finales de siglo, el discurso político en Inglaterra establecía el corsarismo como un negocio y una profesión respetable. En España, por el contrario, estos actos de violencia, tanto en el mar contra barcos como en tierra contra las poblaciones de la colonias, eran piratería. De la misma forma, en la actualidad el discurso social se refiere de manera diferente a estos actos: en occidente son piratas; pero para muchos somalíes son héroes.

A la justificación de estos actos por motivo económico pronto se sumó el religioso. Ya que si los primeros actos de violencia cometidos por los ingleses —como los de los franceses anteriormente— no contaron con significado ideológico; pronto los corsarios ingleses se consideraron patriotas y como una extensión beligerante del protestantismo, con odio feroz a los católicos en general y a los españoles en particular.

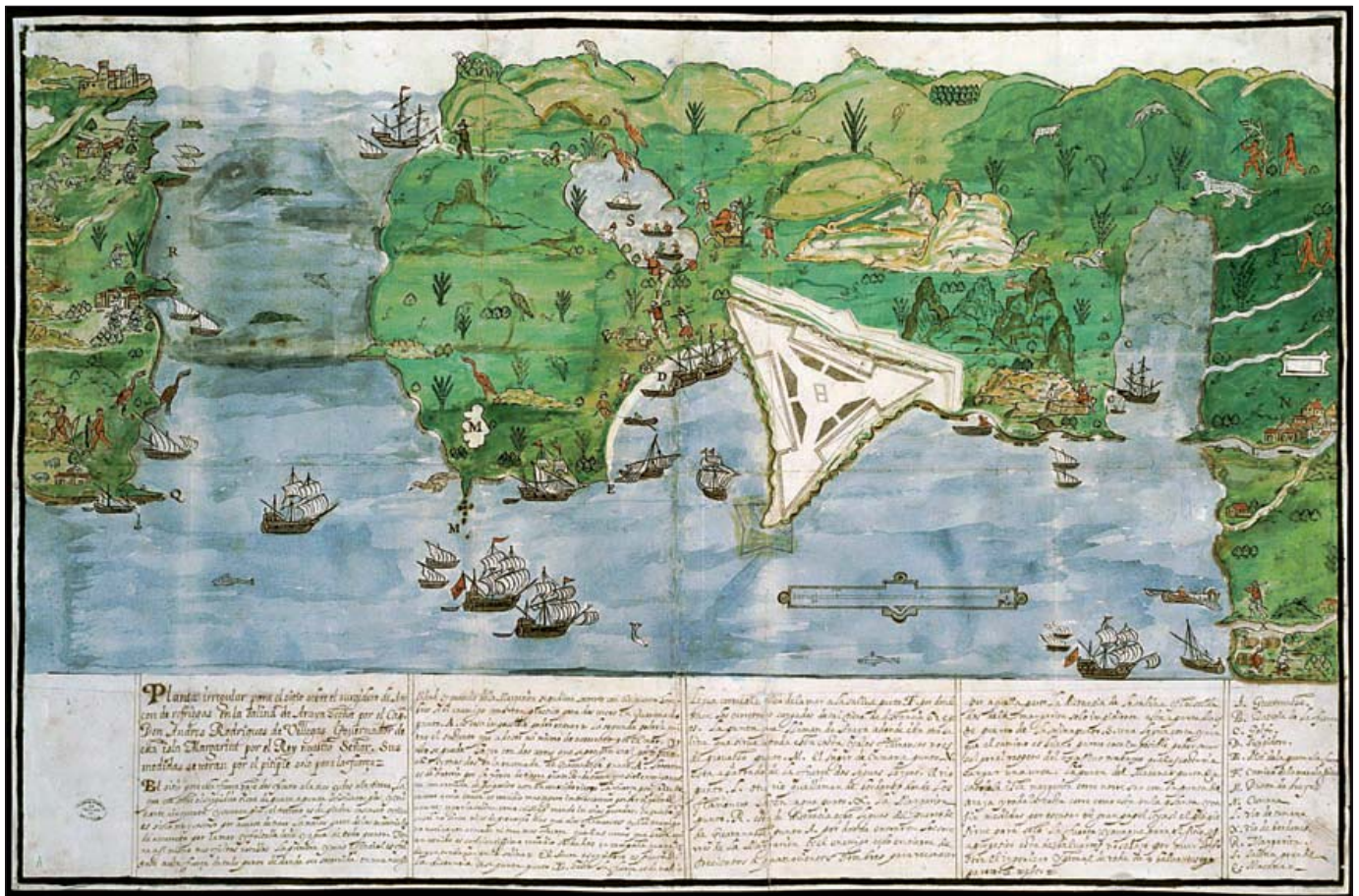
La justificación moral a los actos de piratería la proporcionó en 1609 jurista holandés Hugo Grocio al defender en su obra *De iure praede commentarius* la tesis del *mare liberum*, es decir, un mar libre y abierto para la navegación y las relaciones comerciales entre los países. España, por el contrario, abogaba por el *mare clausum*, o mar cerrado para el resto de las naciones.

Las ocupaciones de las plazas americanas, por parte del corsarismo inglés, fueron más prolongadas que en épocas anteriores, operaron con más estrategia, obtuvieron mayores beneficios y obligaron la Corona española a plantearse la organización de un sistema defensivo general para las Indias.

## **EL CORSARIO HOLANDÉS**

La muestra también aporta datos históricos sobre la piratería holandesa. Uno de los ataques más notorios lo llevó a cabo en 1628 Piet Heyn, quien capturó la totalidad de los navíos de la flota de Nueva España, que regresaba transportando el tesoro real. Fue la primera y única vez que cayó una flota completa en





Piet Heyn.

queda de sal para la conservación del arenque—, ya que la prohibición impuesta por Felipe II de no vender sal procedente Portugal y Cabo Verde a los holandeses, llevó a éstos a buscar salinas en América. A este interés comercial se añadió sus ansias de independencia. Paradójicamente se especializaron en el contrabando y en tráfico negro.

Con la constitución de la Compañía de las Indias Occidentales en 1621 se inició la gran ofensiva holandesa, que nació con un indudable objetivo político y bélico.

#### Defensa contra la piratería

Entre tanto documento de indudable valor histórico, llama la atención las réplicas a escala de dos navíos: un galeón de guerra y un navío mercante que junto al esquema de defensa nos muestra la técnica militar aplicada a la navegación. La innovadora técnica llamada “sistema de flotas y galeones” fue diseñada para afrontar los constantes ataques tanto a navíos cargados de plata como a los puertos de las Indias. De acuerdo con el sistema, que se mantuvo en vigor con algunos retoques hasta 1778, los navíos mercantes navegarían escoltados por buques de guerra y debían partir y retornar en formación.

manos del enemigo. Aún hoy—como afirmó un holandés que visitaba la exhibición el mismo día que este redactor— los niños de aquel país aprenden en las guarderías una canción que establecen a este personaje como el héroe que capturó la “flota de la plata” enfrentándose a la corona española.

Las acciones de la piratería holandesa se caracterizaron por el interés comercial—bús-

Para la defensa de los puertos Felipe II planteó por vez primera el establecimiento de un sistema defensivo general para toda América. Aunque se levantaron más de trescientas construcciones en esas centurias, la amplitud del espacio americano y la cantidad de puertos a proteger, hicieron que el empeño defensivo fuera una tarea casi imposible de sobrellevar.

Además, se exhiben algunos documentos en clave a modo de mensajes cifrados para evitar que los enemigos conocieran los movimientos de los navíos. Los mensajes, a veces fueron interceptados facilitando la captura de los barcos como ocurrió al general Juan de Benavides Bazán, cuya flota cayó en manos de Piet Heyn, quien pudo interceptar los mensajes e interpretarlos al saber castellano ya que había vivido en el Puerto de Santa María. *También se muestra el documento que condena al general Benavides a muerte por la "improvisación y cobardía" con la que actuó contra el enemigo*, afirma Falia González.

### **BUCANEROS Y FILIBUSTEROS**

Otro apartado de la muestra recoge los distintos personajes que llevaron a cabo actos de piratería contra los barcos y los territorios de la corona española durante estos tres siglos. Aunque han quedado todos definidos con el término "pirata", la muestra explica didácticamente la diferencia entre corsarios, bucaneros y filibusteros.

A finales del siglo XVI en la costa norte de la isla Española se mantenía un lucrativo comercio contrabandista entre colonos españoles y extranjeros. Inicialmente se intentó cortar el comercio ilegal por medio de la vigilancia costera. Pero el alto coste de la empresa hizo que se optara por una solución radical: en 1605 se trasladó las poblaciones de la costa norte y oeste de la isla al interior. La evacuación no fue total. Atrás quedó ganado que se reprodujo en libertad. Pronto circuló la noticia de la existencia de esta riqueza ganadera que vagaba libremente en una tierra abandonada, apareciendo la figura típicamente caribeña: los bucaneros.

Eran proscritos y sin ley, rebeldes y apátridas, que procedentes de todas partes de las Antillas, buscaron refugio en la banda noroeste de La Española y cuyo medio de alimentación, y de vida, fue la carne del ganado cimarrón. A estos pequeños grupos de cazadores independientes, según afirma la comisaría de la exposición, *pronto se les unieron grupos de*

***La Convención de la Naciones Unidas sobre Derecho Marítimo (UNCLOS), califica como piratería los actos criminales de violencia, detención o depredación cometidos con fines privados por la tripulación o los pasajeros de un barco o nave privados contra personas a bordo de un barco o avión***

## **LA MEMORIA DEL NUEVO MUNDO**



El Archivo General de Indias de Sevilla guarda en los 80 millones de documentos, que ocupan más de siete kilómetros lineales de estanterías, la memoria del Nuevo Mundo. Este edificio, mandado edificar por el Consulado de Cargadores a Indias en 1584, fue desde su primer día de uso en 1598 un espacio —con una función similar, salvando las distancias, a las bolsas modernas— en el que se contrataban barcos y tripulaciones; se decidían tonelajes y mercancías; se planteaban fechas de partida; etc. Pero Sevilla, la ciudad sin mar que ostentaba el monopolio del comercio con

*franceses e ingleses expulsados por los españoles de la isla San Cristóbal, pues desde la década de 1620 los extranjeros se habían ido asentando en pequeñas islas antillanas o zonas litorales, despobladas, desprotegidas y carentes de vigilancia.*

Perseguidos por las autoridades coloniales, los bucaneros se unieron y buscaron refugio en la vecina isla de Tortuga, en la costa norte

el Nuevo Mundo gracias a la navegabilidad del Guadalquivir, vio como el Consulado de Cargadores se trasladó a Cádiz en 1680 dejándose de escuchar en las escalinatas de mármol los ires y venires de comerciantes, marinos, funcionarios y banqueros y en sus pasillos las discusiones de éstos antes de alcanzar los tratos comerciales. El traslado, debido a la dificultad que encontraban barcos cada vez de mayor tonelaje para navegar por los 80 kilómetros del río desde Sevilla hasta su desembocadura, dejó al edificio sin cometido.

Durante cerca de un siglo (entre 1680 y 1770) el edificio fue ocupado por familias y gente necesitada de un techo, hasta que las necesidades de espacio del Archivo General de Simancas y el empeño de la Corona por establecer un discurso de la historia de las Indias que contrarrestara la leyenda negra difundida por el imperio Inglés hicieron que se recuperara el edificio para albergar todos los documentos (legados, fondos y donaciones) sobre el Nuevo Mundo. De esta forma, nació el Archivo General de Indias con el objetivo de establecer a través de los documentos la historia. Recientemente, entre el año 2000 y 2005 se ha realizado la ampliación del edificio al unirle con otro que sirve de zona de trabajo para profesores e investigadores interesados en esta colosal documentación.

Entre los documentos de mayor valor están la correspondencia mantenida entre Cristóbal Colón con los reyes Católicos o el Tratado de Tordesillas de 1494 por el cual Juan II de Portugal e Isabel y Fernando cerraron antiguas rivalidades diplomáticas pactando rutas de expansión marítima para ambas potencias sobre un mundo todavía por explorar. ■

J.M.S.

de La Española. Muchos de ellos se enrolaron en barcos piratas que recalaban en la isla. De esta conjunción de ladrones de tierra y ladrones del mar, surgieron los filibusteros, que se integraron en la "Cofradía de los Hermanos de la Costa", una de las asociaciones criminales más conocidas y más originales que han existido, por el espíritu libertario con que fue constituida. Así pues, subraya Falia González,



Henry Morgan.

*en el siglo XVII asistiremos a una nueva etapa en la historia de la piratería americana.*

España, consciente de la amenaza que suponía el asentamiento en Tortuga, emprendió varias expediciones de desalojo de la isla, aunque nunca contempló mantener en ella un destacamento militar de forma continuada. Por ello Tortuga llegará a convertirse en una de las bases más activas del filibusterismo. A ella se añadirá Jamaica a partir de 1655.

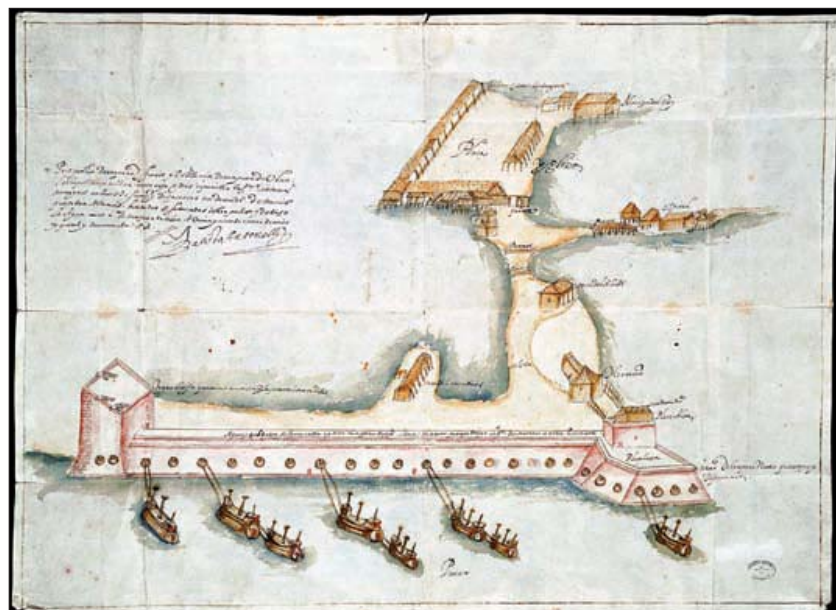
La conquista de Jamaica por Inglaterra durante la república instaurada por Oliver Cromwell para implantar en las antillas un imperio protestante marcó una nueva etapa al convertirse la isla en la meca del corsarismo. Los primeros gobernadores ingleses apoyaron el corsaris-



El Morro Habana

mo, justificándolo como la forma de asegurar la estabilidad de la isla frente a España. La isla prosperó protegiendo a todo aquel que quisiera ejercer acciones de piratería contra los dominios españoles ofreciendo la posibilidad de reconvertir en Port Royal, su capital, el botín capturado. La isla se convirtió en un “paraíso pirata” mucho mayor que lo había sido Tortuga y acabó siendo el peor enemigo de España en América. Port Royal, su capital, se hizo famosa porque allí llegaban los botines de los piratas y se convirtió en una de las ciudades más prósperas del continente, que ganó su reputación de ser “la ciudad más perversa del mundo”, marcando la “edad de oro de la piratería”.

Los filibusteros del siglo XVII se diferenciaban de los corsarios del siglo XVI en que carecían



de ideales patrióticos. Pero contaban con habilidad militar, capacidad de mando y crueldad. Su único interés radicaba en conseguir las riquezas que podían robar en las plazas españolas. Destaca entre estos filibusteros la figura de Henry Morgan, difundida a través de los escritos de Alexander Olivier Exquemelin, el pirata escritor.

Con la firma del Tratado de Ryswick, en 1697, que puso fin a la guerra, muchos filibusteros volvieron a Europa, en tanto que otros se establecieron en las islas como plantadores. Los que persistieron en el oficio buscaron nuevos campos de operaciones, que encontraron en los mares del Oriente asiático y en la costa de América del Norte.

Los actos de piratería siguieron produciéndose durante el siglo XVIII, aunque no contaron con el apoyo de las coronas que ya habían creado marinas reales. El escenario principal de sus acciones fue la costa centroamericana y las Antillas. Este litoral fue utilizado para avituallarse, reparar las embarcaciones y descansar. Además, constituía un excelente puesto de observación para vigilar el paso de los buques españoles. La zona interesaba también, y cada vez más, por su abundancia en “palo de tinte”, y pronto fueron surgiendo asentamientos piráticos dedicados a esta actividad. España pudo resistir varias tentativas de asentamiento inglés en la costa de Campeche, hasta que finalmente lograron su objetivo estableciendo la colonia de Belice, en el golfo de Honduras. Otra parte del filibusterismo inglés pasó al Pacífico.

Los gobernadores de Nueva Providencia, una de las islas Bahamas, recogieron el testigo dejado por los gobernadores de Jamaica. Las costas de América del Norte, sobre todo las de las dos Carolinas, Virginia y Maryland, también se fueron convirtiendo, desde finales del siglo XVII, en refugio de piratas que establecieron en allí su centro de operaciones.

A principios del XIX, con el telón de fondo de las guerras de Independencia hispanoamericanas, aparece un corsarismo diferente cuyo fin era hostigar la navegación española a favor de las nacientes repúblicas. Líderes insurgentes concedieron patentes con enorme prodigalidad a corsarios independientes, muchos estadounidenses, que son conocidos como “corsarios patriotas” o “corsarios insurgentes”.

La Corona española, que hasta finales del siglo XVII había sido reacia a otorgar patentes, decidió combatir a la piratería con sus propias armas. En 1674 permitió por primera vez el

ejercicio del corso en América, que justificaba y legitimaba moralmente porque nacía con carácter defensivo y no ofensivo. Se practicó hasta el fin de la época colonial.

### **LA PIRATERÍA: HISTORIA Y LEYENDA**

Como subraya Falia González, *la Historia ha sido fuente inagotable de personajes que han entrado en la ficción literaria favoreciendo la creación de mitos y leyendas. Eso es lo que ha sucedido con los piratas que ejercieron en la América española. Con el paso del tiempo, ya no aterrizan sino que se han trocado en personajes románticos que representan un ideal de aventura y rebeldía, que sintoniza bien con la juventud. Estos personajes primero admirados en los textos románticos han pasado después a la gran pantalla.*

La iconografía del mito suele recordar al pirata caribeño, sobre todo al filibustero: de vestimenta extravagante, libre, audaz, temerario en sus acciones, que lucha contra los opresores, siempre representados por los dueños de los tesoros cuya captura persigue. Crueles, a veces, con sus víctimas, a las que somete a duros castigos y todo ello en un escenario de aguas e islas tropicales, que conservan tesoros enterrados en sus arenas blancas. El parche en el ojo, la pata de palo y la bandera de las tibias y la calavera, son elementos accesorios que mejoraron el retrato.

Así, la mitificación de estos personajes crea una imagen fija alejada de la esencia de sus acciones: el robo y el saqueo. Además esta actividad evolucionó con el tiempo. Señalaba Defoe que a la piratería se llegaba más por miseria que por idealismo. Según la época cambiaron de costumbres, estilo de vida, procedencia y motivación. Los primeros corsarios franceses o isabelinos eran muy distintos de los insurgentes del siglo XIX y no tenían nada que ver con los bucaneros o filibusteros del siglo XVII. Pero, a pesar de estas diferencias, debidas al cambio de los motivos y, por tanto, a los discursos que justificaban sus acciones violentas en los distintos períodos históricos, se puede extrapolar características que definen estos actos violentos a lo largo de la historia que continúan vigentes en la actualidad en puntos como el Golfo de Aden.

La piratería quizá sea la única vía que permite salir de la miseria a poblaciones alienadas. El beneficio de los actos de piratería—que para la tripulación del barcos que actuaban contra la corona española estaba perfecta-



mente estructurada como lo estará para los piratas somalíes que actúan en el Golfo de Aden— sobrepasa el botín conseguido y gran parte de su valor va directamente a representantes del poder político o intermediarios financieros. En el pasado, gobernadores de islas y reyes que extendían las patentes de corso; en la actualidad jefes de clanes, firmas de abogados y aseguradoras internacionales. El botín también ha mantenido ciertas similitudes a través de la historia... seres humanos

Si literatura primero y cine después han popularizó la figura del pirata como lo muestra el éxito del capitán Jack Sparrow interpretando por Johnny Depp en la exitosa trilogía de Piratas del Caribe, los documentos expuestos en el AGI ayudan a desmitificar la leyenda mostrando el discurso histórico recogido por la corona española. ■

JESÚS M. SALAMANCA

FOTOS E INFORMACIÓN: ARCHIVO GENERAL DE LAS INDIAS

# CEPESCA RECLAMA más acuerdos pesqueros

La Confederación Española de Pesca, Cepesca, se entrevistó en Madrid con Carmen Fraga, presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo para analizar la actual situación de los acuerdos de pesca que afectan a la flota de arrastre que opera en Mauritania y Guinea Bissau, así como a la flota de arrastre y artesanal que lo hace en Marruecos. Está prevista una nueva reunión para analizar el problema de las flotas atuneras, tanto de los barcos de la congeladora, como de palangre de superficie. Igualmente se estudió la próxima entrada en vigor de las medidas técnicas que se contemplan en el nuevo Reglamento Comunitario para el Mediterráneo.

Carmen Fraga se comprometió a defender los planteamientos del sector de la pesca español, procurando su apoyo en las instancias comunitarias y propiciar un debate entre todas las partes interesadas para lograr los mejores acuerdos para todos.

Para la organización pesquera española, los Acuerdos de Asociación Pesquera son de vital importancia para la actividad de las flotas españolas. Por ese motivo, se plantea la necesidad, no sólo de mantener, sino de reforzar y ampliar los compromisos con terceros países como una parte fundamental de la Política Pesquera Común.

En un repaso de algunos de los acuerdos más importantes, tanto por el número de barcos afectados como por el volumen de capturas, se analizaron las condiciones contempladas en los acuerdos con Mauritania y Guinea Bissau que afectan a la flota de arrastre dedicada a la captura de marisco y de cefalópodos, a la flota de palangre de fondo enfocada fundamentalmente a la palometa y finalmente a la flota dedicada a la pesquería de la merluza negra. Igualmente se analizó el acuerdo con Marruecos que afecta a flotas artesanales, sobre todo de cerco y de palangre de fondo.

Para Cepesca, aunque hay puntos técnicos a modificar, en conjunto se trata de acuerdos buenos para ambas partes que se deberían reforzar. En la misma línea, se ha lamentado la



**La patronal de la pesca se reunió con Carmen Fraga, presidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo**

desaparición de algunos acuerdos importantes para el sector como los de Angola, Senegal, Mozambique, Gabón o Costa de Marfil, todos ellos muy importantes para la flota de arrastre y que ha obligado a la misma al uso de licencias privadas que no dan una seguridad jurídica como el acuerdo. Desde Anacef se recordó a Carmen Fraga que, en el momento del ingreso de España en la Unión Europea en 1986, Bruselas asumió el compromiso de mantener los acuerdos bilaterales con terceros países que en aquella fecha ya se elevaban a 28. El secretario general de Cepesca, Javier Garat justificó además el desarrollo de este tipo de compromisos por lo que supone de una aportación para el desarrollo y la cooperación con los mismos para acceder a unas pesquerías responsables. Desde Cepesca se reclama una mayor presencia del sector a la hora de las negociaciones de nuevos acuerdos o para la renovación de los existentes y también que los fondos que se entreguen a esos países, se utilicen justamente para actuaciones relacionadas con la pesca, desde las capturas, sistemas de control, etc, hasta el desarrollo de infraestructuras y de una industria local.

En relación con la entrada en vigor desde el próximo 31 de mayo de las nuevas medidas técnicas para la pesca en el Mediterráneo, Cepesca ha solicitado retrasar su aplicación hasta el desarrollo de nuevos estudios sobre una evaluación de resultados. ■

V. M.

# La comisaria de pesca VISITÓ ESPAÑA

**La comisaria de Pesca de la Unión Europea, María Damanaki, realizó su primera visita a España como el país comunitario que ostenta este semestre la presidencia. Durante su estancia conoció la posición de la Administración española en relación con los objetivos para este periodo, así como la realidad del sector a través de encuentros con los representantes de las organizaciones de la pesca, junto a una visita a Galicia como primera zona pesquera de la Unión Europea.**

La visita se inició en Madrid con un encuentro con la ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, de quien conoció los planteamientos de la Administración española para desarrollar durante este trimestre de presidencia y la filosofía sobre el conjunto de la actividad de la pesca. La comisaria María Damanaki mantuvo una reunión con los representantes del sector de la pesca desde donde se le trasladaron los problemas que en la actualidad preocupan a los armadores y la necesidad de adoptar medidas para superar los mismos. El secretario general de Cepesca, Javier Garat, así como su presidente, Amador Suárez, señalaron a la responsable comunitaria de Pesca la difícil situación por la que está atravesando el sector consecuencia, sobre todo por los precios bajos de los productos en primera venta, inferiores en muchos casos a los percibidos hace dos décadas, junto a un incremento de los costes de explotación en unos mercados globalizados donde es necesario competir con terceros países. A estos problemas se suman los derivados de la crisis económica donde destacan las dificultades de financiación y la falta de liquidez.

Entre los temas más candentes, desde el sector se expuso su posición contraria a la inclusión del atún rojo en el apéndice de Cites y la necesidad de retrasar la aplicación de la entrada en vigor a las medidas técnicas en el Mediterráneo desde el 31 de mayo de este año. En este mismo escenario de peticiones, el sector reclama mayores apoyos para la actividad de las flotas frente a las costas de Somalia contra la piratería y la necesidad de suscribir más acuerdos con terceros países para facilitar la actividad de las flotas. Entre otras medidas, se solicitó a la comisaria que la entrada en vigor del diario electrónico a bordo

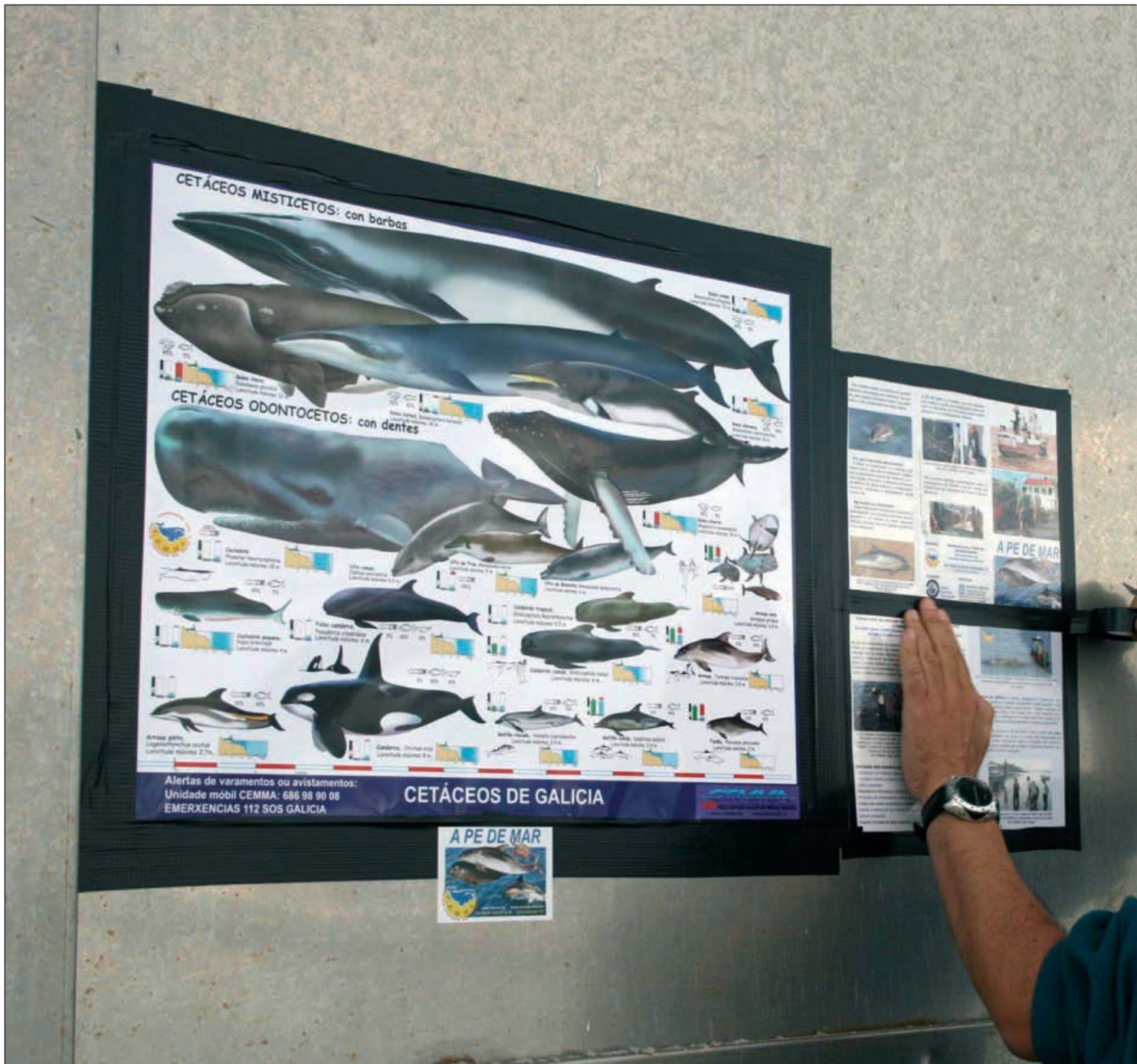


**María Damanaki se entrevistó con Elena Espinosa y con el sector**

sea simultánea en todos los países para evitar la discriminación entre las flotas.

Para conocer de cerca una parte de la realidad del sector de la pesca en España, la comisaria viajó a Galicia, concretamente a la zona de Vigo. Durante su estancia en esa zona tuvo la ocasión de ver de cerca la actividad de las mariscadoras en Moaña, donde mostró su apoyo a esta actividad como una cultura que no debería desaparecer, pero también con una adecuada rentabilidad. María Damanaki visitó el buque español Intermares concebido para el desarrollo en el mismo de planes de formación marítimo pesquera, conoció las explotaciones en la ría de Vigo y se reunió con los miembros de la Agencia para el Control de la Pesca de la Unión Europea con sede en Vigo. ■

V. M.



Proyecto de la **CEMMA**,  
 en colaboración con el sector pesquero

# “DIVULGANDO a Pé de Mar”

*En el año 2008, la Coordinadora para o Estudio dos Mamíferos Mariños (CEMMA), puso en marcha el proyecto “Divulgando a Pé de Mar”, contando para ello con la colaboración y financiación de la Consellería del Mar de la Xunta de Galicia. Este importante proyecto tiene como objetivo principal la sensibilización ambiental y el intercambio directo de información con la flota pesquera artesanal que faena en las aguas de la plataforma continental de Galicia, con la finalidad de profundizar en el conocimiento de las interacciones que se producen entre los cetáceos y la pesca. La colaboración y participación directa del sector pesquero resulta fundamental para el desarrollo de este proyecto.*





***En las aguas gallegas faena una de las flotas artesanales más importantes del mundo y, en ellas podemos encontrar hasta más de 20 especies de mamíferos marinos. Es fácil imaginar que la interacción entre ambas partes sea inevitable***

Las interacciones que se producen entre los cetáceos y el sector pesquero son muy variadas, y a menudo, complejas. Generalmente tienen su origen en el hecho de que los cetáceos y los marineros comparten un mismo ambiente, el medio marino, en el que ambos obtienen un importante recurso, la pesca.

En las aguas gallegas faena una de las flotas de pesca artesanal más importantes del mundo, y en ellas podemos encontrar hasta más de 20 especies de mamíferos marinos. Teniendo en cuenta este hecho, es fácil imaginar que la interacción entre ambas partes sea inevitable.

Dependiendo del tipo de arte de pesca, de la zona, y de la especie de cetáceo, los marineros pueden resultar beneficiados o perjudicados por contar con la presencia de mamíferos marinos en su zona de pesca. Por ejemplo, pueden utilizar la presencia de ciertas especies de cetáceos como indicadores de la presencia de pesca, o pueden llegar a sufrir daños y roturas en sus artes por la acción de los delfines, o ver cómo la pesca es asustada y alejada de la zona de faena por la presencia y la acción de los cetáceos.

Respecto a los mamíferos marinos, la situación es la misma. Los animales pueden resultar beneficiados por esta actividad humana, aprovechando los lances y faenas pesqueras para obtener alimento más fácilmente, o pueden llegar a ser víctimas de esta interacción, muriendo por captura accidental en las artes de pesca.

En todo caso, es innegable que en todas estas situaciones, ninguna de las partes busca perjudicar directamente y de forma voluntaria a la otra. Todo este tipo de incidentes y relaciones deben entenderse como algo totalmente fortuito.

### **CETÁCEOS Y PESCA**

Como vemos, se trata de una cuestión muy heterogénea y compleja que es necesario abordar y estudiar en profundidad. Y precisamente es esto lo que pretende hacer la CEMMA con la puesta en marcha de este proyecto. Con "Divulgando a Pé de Mar" se pretende iniciar una línea de trabajo y de comunicación directa con el sector pesquero que permita, por un lado, conocer en profundidad y evaluar de una manera adecuada la compleja relación existente entre



los cetáceos y la pesca en Galicia y, por otro lado, llegar a un entendimiento con el sector y lograr su implicación directa para poder llegar a aplicar soluciones prácticas y efectivas de manera que las dos partes, marineros y cetáceos, no resulten perjudicados por el simple hecho de compartir el medio marino.

Para alcanzar estos objetivos, se está trabajando a través de distintas líneas de actuación:

- **Encuestas.** Se está realizando un completo formulario de preguntas entre los marineros. Estas preguntas se realizan en los puertos de pesca, en las lonjas, y a bordo de las embarcaciones. Con la información recogida se pretende llegar a conocer cual es la percepción que los marineros tienen sobre los cetáceos, su grado de conocimiento sobre estas espe-

cies, y una valoración de la relación entre su actividad y el medio marino.

Aprovechando el contacto directo con los marineros durante la realización de las encuestas, se lleva a cabo una importante labor de presentación del proyecto, explicando sus objetivos y metodología, y de educación ambiental, respondiendo a todas aquellas dudas que los marineros plantean sobre los cetáceos y el medio marino en general.

Se realiza también una tarea de sensibilización ambiental para intentar disminuir los residuos que cada día son arrojados al mar procedentes de las embarcaciones de pesca. En estos casos, se anima a los marineros a reducir la cantidad de residuos producidos a bordo, a llevarlos a tierra y depositarlos en los contenedores específicos que existen en los puertos.

- **Embarques.** Un equipo de biólogos de la CEMMA está realizando embarques en pesqueros, acompañando a los marineros en sus faenas diarias para recopilar información y continuar con las labores de educación y sensibilización ambiental. Durante los embarques se realizan tareas de avistamiento de cetáceos y se intenta profundizar en diversos temas que también se abordan durante las encuestas pero de una manera más superficial. Uno de los objetivos principales de los embarques es la recogida de información sobre las faenas y los lances de pesca, para poder establecer en qué grado se puedan ver afectadas por la interacción con los cetáceos, y también en qué medida éstos se pueden llegar a ver afectados por su interacción con la pesca.

Durante los embarques, al convivir a bordo durante unas horas o días con los marineros, los biólogos resuelven varias dudas y aportan una completa información a los marineros tanto sobre los cetáceos como sobre el medio marino en general, y se establece una comunicación y un intercambio de información entre biólogos y marineros que resulta muy interesante y positivo para ambas partes.

- **Divulgación.** Tal y como refleja el título del proyecto, la divulgación es uno de los pilares fundamentales de este trabajo. Como vimos anteriormente, también se realiza una importante labor de divulgación durante las encuestas y los embarques, pero además, existen una serie de acciones específicas que complementan y potencian aun más este importante apartado.

### **INTERCAMBIO DE IDEAS**

Una de las acciones más importantes es la realización de jornadas en diferentes puertos



a lo largo de la costa gallega dirigidas específicamente hacia el sector pesquero. En ellas se imparten una serie de charlas en las que se abordan distintos aspectos de la biología de los cetáceos y su relación con la actividad pesquera. Y, finalmente, la jornada se cierra con la celebración de una mesa redonda en la que marineros, biólogos y otros colectivos implicados en el trabajo y conservación del mar establecen un debate e intercambio de ideas y opiniones, con el fin de identificar los puntos clave y poder llegar a reducir los efectos negativos que la interacción entre los cetáceos y la actividad pesquera tienen para ambas partes. Aprovechando este importante foro de debate, se tratan otros temas que van surgiendo y que están relacionados con la conservación de los recursos y del medio marino, de la fauna marina amenazada, las áreas marinas protegidas, el mantenimiento de la actividad pesquera a través de una explotación responsable de los recursos, etc.

Siguiendo con las actividades de divulgación, la CEMMA está colaborando directamente con la Asociación de Armadores de Artes Menores de Galicia ASOAR-ARMEGA en las “Jornadas de limpieza submarina de las rías gallegas” que esta asociación está llevando a cabo desde hace unos años a lo largo de toda la costa gallega (ver MAR, Costa a Costa, número 482, mayo

***“Divulgando a Pé de Mar” pretende iniciar una línea de trabajo con el sector pesquero para conocer la compleja relación entre los cetáceos y la pesca y llegar a un entendimiento para aplicar soluciones prácticas y efectivas***

2009). Un equipo de buceadores y de personal de trabajo en tierra de la CEMMA participa en estas jornadas y colabora directamente con esta importante iniciativa de ASOAR-ARMEGA, que además de tener un efecto directo a través de la retirada de varias toneladas de basura del fondo del mar, tiene también un importante efecto indirecto, a través de la sensibilización del sector y de la sociedad en general hacia la conservación del medio marino.

Todas estas labores de divulgación se ven apoyadas con el diseño y edición de una serie de materiales didácticos que sirven de apoyo a los distintos trabajos que se realizan tanto en los puertos como a bordo.

Uno de los pilares más importantes para el éxito del proyecto y de sus objetivos es la colaboración y participación directa del sector pesquero, tanto a través de las cofradías de pescadores y de otro tipo de asociaciones del sector como por parte de los propios marineros.

El proyecto pretende, en último término, conseguir minimizar los efectos negativos derivados de la interacción cetáceos-pesca, ya que según nuestro punto de vista, en el mar hay sitio y recursos para todos. ■

**JOSE A. M. CEDEIRA, XESÚS MORALES  
Y ALFREDO LÓPEZ  
FOTOS: CEMMA**

Vilagarcía de Arousa celebra la feria ACUI 2010

# Escaparate Mundial DE LA ACUICULTURA

*La localidad pontevedresa de Vilagarcía de Arousa celebró en el recinto ferial FEXDEGA la cuarta edición de ACUI: la feria internacional de acuicultura que tuvo lugar los pasados 2 y 4 de marzo. Desde su primera edición en el año 2005 ACUI ha apostado por convertirse en la primera feria dedicada en exclusiva al sector de la acuicultura dando cabida no sólo a los productos sino también a la tecnología, a la I+D+i, a la investigación docente y a la*

*maquinaria. En la feria participaron empresas nacionales y extranjeras y se celebraron actividades paralelas como las jornadas técnicas, encuentros comerciales y el espacio Acuico-ok donde restauradores de fama internacional prepararon platos con productos procedentes de la acuicultura. En la edición de este año se reunieron 75 expositores de nueve países y se representaron 143 marcas de 20 nacionalidades diferentes.*



*La consellera do Mar visitó junto a la directora de la Feria los diferentes stands. En la foto en el de la Agencia Nacional de Acuicultura senegalesa.*

**G**alicia es sinónimo de acuicultura. A los visitantes no nos deja de sorprender la cantidad de bateas que recorren las aguas de las Rías de Vigo o Arousa; el trabajo de las mariscadoras a pie y a flote, las instalaciones de cultivo de peces que se extienden en paralelo a su costa o la labor científica de sus centros de investigación. Por todo ello, la Comunidad Autónoma es la primera productora acuícola en España y una de las regiones con mayor producción mundial en especies como el mejillón o el rodaballo. Además, la acuicultura gallega sirve de base a otro tipo de industrias de gran importancia en la zona, como son las conserveras.

Ante esta situación, no es de extrañar por tanto que Galicia quiera exponer sus productos en ACUI, la Feria Internacional de Acuicultura que celebra en el 2010 su cuarta edición y que ha servido de escaparate a los productos gallegos. Los stands de la Xunta de Galicia, el del Consello Regulador del Mexillón o el de la Asociación de Productores de Rodaballo Gallegos no hacen más que ratificar el liderazgo de Galicia en este sector.

La Conselleira do Mar de la Xunta, Rosa Quintana, se encargó de inaugurar la feria mostrando el "firme y decidido apoyo" del Gobierno autonómico al evento al que calificó como "un aula donde enseñar y aprender, donde se recogen experiencias de otras partes del mundo y donde se refleja la potencialidad de la acuicultura gallega, tanto marina como continental".

En su intervención, la titular del Mar gallega insistió en que el objetivo de su Gobierno es apoyar e impulsar el liderazgo de Galicia en este sector, a nivel mundial y europeo, a través de una acuicultura sostenible y respetuosa con el medio ambiente. La conselleira hizo hincapié en la importancia de juntar bajo un mismo techo a las instituciones y al sector, a los encargados de dar impulso económico y a los que potencian la innovación ya que, según dijo, "sin unidad y diálogo no hay futuro" especialmente para hacer frente a amenazas como la importación de productos o los nuevos análisis de biotoxinas marinas.

Rosa Quintana alabó la potencialidad y experiencia de la acuicultura gallega y destacó el impulso que su departamento está dando al sector con la nueva ley de Pesca, la reformulación del Plan de Acuicultura, las inversio-



***Vilagarcia de Arousa es una de las zonas de mayor producción acuícola del mundo. El mejillón que se da en su Ría representa el 66,18% de total de Galicia***



Martín Berasategui participó en la Feria elaborando platos con productos de la acuicultura.



Para Nuria Barbá, del IMEDEA, la acuicultura marina será esencial para alimentar a la población en el futuro.

nes y fondos recogidos en los distintos ordenamientos y el recientemente anunciado Plan de Ordenación de los Cultivos Marinos.

### **CHARLAS TÉCNICAS Y ACUICOOK**

Uno de los aspectos más destacados de ACUI es el desarrollo de Jornadas Técnicas en las que expertos invitados dan a conocer novedades o exponen problemas que afectan al sector. En esta ocasión, y tal como solicitaron los participantes, se habló de sostenibilidad y ecología; de la acuicultura marina como fuente futura de alimento para la población; de comercialización y valorización de los productos; de seguridad alimentaria o del futuro del cultivo del mejillón, entre otros temas.

Juan Manuel García de Lomas, director gerente de la Fundación CTAQUA de Andalucía explicó que “una vez que sabemos producir, tenemos que saber vender”. Según el gerente de CTAQUA hay que diversificar el producto, incorporando nuevas especies, ampliando los canales comerciales y generando nuevas presentaciones al consumidor. La Fundación acaba de introducir en el mercado, a modo de prueba, doradas y lubinas que vienen ya preparadas en cajas, listas para su consumo bien sean evisceradas, fileteadas o ahumadas. Para los representantes de CTAQUA es importante la diferenciación, a través de marcas y distintivos de calidad, para satisfacer las necesidades de seguridad alimentaria, trazabilidad, respeto al medio ambiente y precio que demandamos los consumidores.

Nuria Barbá del departamento de investigación global del IMEDEA (Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados) ofreció una conferencia sobre el papel esencial que la acuicultura marina tendrá como fuente de alimento para la población mundial en el futuro. “Con un constate aumento de la población mundial hasta el año 2050, los humanos deberemos explotar el mar para alimentarnos”. Según Nuria Barbá, la acuicultura marina marcará en los próximos años una revolución como la que supuso para nuestros antepasados la agricultura.

Aurelio del Pino, director general de la Asociación de Cadenas españolas de Supermercados (ACES) explicó que los precios de venta al público de los productos procedentes de la acuicultura no se marcan arbitrariamente sino que responden a criterios profesionales. “La variación de los márgenes - dijo- no es igual para el pescado procedente de pesque-

rías que el que viene de acuicultura; ya que en la acuicultura se parte de un precio inicial, que es el coste de producción". El director general de ACES insistió en que "detrás de cada producto que se pone en el lineal de un supermercado hay un gran esfuerzo empresarial para que los precios no se disparen".

Una de las novedades de ACUI 2010 ha sido AcuiCook: un espacio donde restauradores de fama mundial han dado a conocer trucos para cocinar con productos de la acuicultura. Entre los cocineros que participaron en el acto destacó la presencia de Martín Berasategui, un vasco internacional que cuenta en su haber con ocho estrellas Michelin.

Mientras se manejaba en los fogones declaró que para muchos "la acuicultura es una apuesta de futuro por el cambio climático, la sobreexplotación de los mares, la contaminación y otros factores que pueden acabar con los recursos pesqueros y marisqueros actuales. Sin embargo, la acuicultura es una apuesta de presente, de un presente que debemos cuidar, respetar y aprovechar"

## **En el espacio AcuiCook restauradores de la talla de Martín Berasategui pusieron la acuicultura al servicio de la mesa y de los paladares**

### **VISITA AL IGafa**

La organización de ACUI planteó a los asistentes la participación en una visita organizada a las bodegas Martín Codax, a la Isla de Arousa para ver las bateas de mejillón de la Ría de Arousa y a las instalaciones del IGafa (Instituto Galego de Formación en Acuicultura) centro de gran prestigio, referente en formación acuícola y marítimo-pesquera. El Instituto pertenece a la Xunta de Galicia y cuenta con la participación del Fondo Social Europeo.

En el IGafa se imparten cursos de grado medio y superior destinados a la obtención de los títulos de técnico en operaciones de cultivo acuícola, técnico de buceo a media profundidad, técnico superior en producción acuícola y la primera edición del máster interuniversitario de Acuicultura en el que participan las Universidades de Vigo, A Coruña y Santiago de Compostela.

Cada año, el IGafa oferta 20 plazas en el curso de técnico en operaciones de cultivo acuícola cuya duración es de casi 1.700 horas lectivas. Quienes realizan estos estudios están capacitados para gestionar una explotación acuícola y realizar las operaciones básicas de cultivo en las condiciones adecuadas de seguridad e higiene. Tras la obtención del título correspondiente, pueden trabajar en distintas actividades de acuicultura en piscifactorías, bateas, marisqueo, criaderos o acuarios.

El módulo de técnico en operaciones de cultivo acuícola se estructura en dos años. En el primero se imparten las asignaturas de instalaciones y equipos de cultivo; técnicas de cultivo de crustáceos; técnicas de cultivo auxiliares; parámetros y condiciones de cultivos; relaciones en el entorno de trabajo; técnicas de cultivo de moluscos; técnicas de cultivo de peces; formación y orientación laboral y administración, gestión y comercialización en una pyme, con un total de 955 horas. En el segundo año se realizan 740 horas prácticas en centros de trabajo.

En el módulo de técnico en buceo a media profundidad, el IGafa oferta 12 plazas anuales. De este modo se consigue una ratio de 3 alumnos por profesor para garantizar la seguridad de éstos en el mar. Quienes cursen este módulo estarán capacitados para la realización de trabajos subacuáticos -aplicando distintas técnicas de inmersión y normas de seguridad con aire, nitrógeno u oxígeno-



Las conservas también tuvieron un lugar en ACUI.

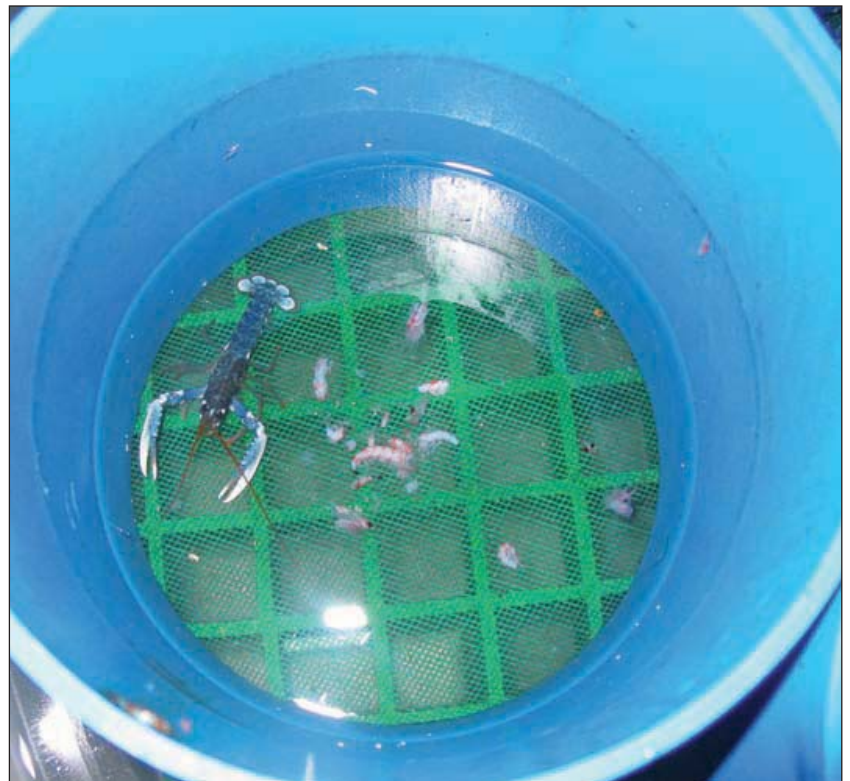


Los asistentes visitaron las instalaciones del Instituto Gallego de Formación Acuícola.

hasta 60 metros de profundidad, manejando equipos, herramientas y material auxiliar y efectuando las gestiones administrativas necesarias. Al término, podrán desempeñar trabajos de inmersión, con la especialidad de corte y soldadura subacuática, en obras hidráulicas, en explosivos, en tareas de salvamento de buques y reparaciones a flote y en instalaciones y cámaras hiperbáricas.

Las asignaturas que los estudiantes deben cursar en este módulo son durante el primer año: inmersión a media profundidad; procedimientos de corte y soldadura subacuática; trabajos subacuáticos de obras hidráulicas con explosivos; reparaciones a flote y reflotamientos; fisiopatología del buceo y asistencia sanitaria de urgencia; administración, gestión y comercialización en una pyme y formación y orientación laboral. En total 960 horas lectivas. Durante el segundo año de formación, los futuros buzos realizan 440 horas prácticas en centros de trabajo.

El ciclo superior está dirigido a la obtención del título de técnico superior en producción



El IGAFa participa en un programa de la Xunta de repoblación de especies como el bogavante.



acuícola. Se ofertan 40 plazas y se realizan un total de 2.000 horas de formación. Los estudiantes que realicen este módulo estarán capacitados para planificar, organizar y gestionar una explotación acuícola, asumiendo las responsabilidades de un jefe de equipo y desempeñando trabajos como expertos en producción. Durante los dos años de formación que dura este módulo, aprenderán las técnicas de cultivo de las principales especies de interés comercial y los procesos relacionados con ellas; así como los conocimientos para administrar y gestionar una explotación acuícola. Tras la obtención del título, podrán desempeñar labores técnicas en instalaciones acuícolas: criaderos, piscifactorías y acuarios; en el cultivo de peces, moluscos, crustáceos y algas.

El módulo se organiza en dos años. En el primer curso, se imparten las asignaturas de organización del proceso de producción acuícola; cultivo de moluscos; cultivo de peces y producción de cultivos auxiliares. El segundo año se cursan materias como el cultivo de crustáceos; administración, gestión y comercialización en la pyme; relaciones con el entorno laboral; formación y orientación laboral; prácticas en centros de trabajo y proyecto integrado.

Para acceder a los cursos formativos de grado medio, los estudiantes deben tener 16 años y haber terminado la ESO. Mientras que para cursar el módulo de grado supe-

## ***La acuicultura gallega ocupa el primer puesto de producción en España y uno de los primeros en el mundo respecto al mejillón y el rodaballo***

rior han de tener el bachillerato acabado. Aquellos estudiantes que tengan una carrera universitaria podrán acceder a los estudios de máster.

EL IGAFa dispone de las más avanzadas instalaciones, orientadas a la formación y la investigación como laboratorios, acuarios, zona de cultivos, plataforma en el mar o piscina para buceo. En el centro se cultivan especies de interés comercial como rodaballo, abadejo, lenguados, almejas, pectínidos y otros moluscos y además, el IGAFa participa en un proyecto de la Xunta de repoblación de especies marinas del litoral gallego, como es el caso del bogavante.

Los cursos del IGAFa son gratuitos y para acceder al mismo se tienen en cuenta varios factores como el expediente académico, la procedencia de los estudiantes, la cercanía del domicilio o el número de hermanos matriculados en el centro, entre otros.

La preinscripción para el curso 2010-2011 se abrirá el próximo mes de mayo. Quienes deseen recibir más información pueden dirigirse al propio centro, situado en la calle Niño do Corvo s/n 36626 Illa de Arousa (Pontevedra), llamando a los teléfonos 986 52 71 01/02; mandando un fax al número 986 52 71 61 o un correo electrónico a la dirección [ºxunta.es](mailto:ºxunta.es) y entrando en la página web del Instituto [www.igafa.es](http://www.igafa.es) ■

TEXO Y FOTOS: ANA DÍAZ



# CONSERVAS DE PESCADO, el peligro viene de Asia

*Más producción, pero a menos precio y empresas con dificultades. Este sería el escenario en el que se ha desenvuelto el sector de las conservas de pescado en el último ejercicio consecuencia de la crisis general de la economía. El crecimiento de las ventas de marcas baratas de la gran distribución ha constituido en 2009 uno de los problemas más importantes para las empresas. Esa situación se suma a la progresiva invasión de los mercados comunitarios por parte de los países asiáticos, especialmente en el atún, con capacidad de aprovisionamiento barato de*

*materia prima, junto a unos bajos costes salariales.*

*La deslocalización de las empresas, ubicarse en otras latitudes para ser más competitivos y, en muchos casos, sólo para mantener la actividad, es siempre una vieja amenaza para la industria donde algunas empresas atraviesan problemas y otras han desarrollado procesos de reestructuración. Pero, con la idea puesta en mantener la actividad en España, frente a esa situación, el sector reclama en Bruselas medidas que permitan una continuidad rentable y se ponga coto a la progresiva invasión de los mercados.*





Las conservas de pescado constituyen un sector importante en el conjunto de la industria alimentaria, con una facturación de un 8.000 millones de euros y el empleo de unas 12.000 personas. Desde esta perspectiva, por el volumen de empleo o facturación, no se puede hablar de un sector básico en el conjunto de la industria alimentaria o del país comparado con otros. Sin embargo, debido a su fuerte concentración en una serie de zonas y su importancia para la actividad de las flotas, se trata de una industria clave en el tejido socioeconómico de algunas comunidades autónomas como Galicia y en menor medida, pero con importancia, en País Vasco, Cantabria, Asturias y en algunas provincias andaluzas. Se trata de unas zonas desde donde algunas firmas ya han puesto sus primeras piedras en terceros países, tanto para lograr allí su aprovisionamiento de materias primas, como para abordar otros mercados en condiciones de competitividad y simplemente para desarrollar una primera fase de la transformación de la pesca, para cerrar la última fase del proceso de España.

La actual crisis económica ha tenido efectos negativos sobre el sector. Este impacto

### ***El sector reclama medidas para mantener su competitividad frente a terceros países***

se ha debido, más a la bajada de los precios, que por un recorte de la demanda, aunque ambos factores están directamente unidos. Bajan los precios porque la crisis económica aboca a muchos consumidores a mantener solamente sus niveles de compra si los productos son más baratos.

En épocas de bonanza económica, el sector de las conservas de pescado no se ha caracterizado por crecimientos espectaculares o por grandes proyectos de inversión o de expansión. En los periodos de crisis económica como el que se está atravesando, el mismo sector tampoco ha sido uno de los que hayan soportado más la crisis. Sus problemas se hallan dentro, por razones de estructura, o vienen de fuera por la competencia de terceros países.

### **PRODUCCIÓN EN AUMENTO**

La crisis económica no se ha traducido en un recorte de la actividad del sector. Según los datos manejados por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas, Anfaco, la producción de conservas de pescado en 2009 se elevó a 341.434 toneladas, frente a las 334.670 toneladas del año anterior, lo que supuso un crecimiento del 2,02%. Del conjunto



## **Las empresas reclaman más mecanismos de control ante las importaciones**

de las especies utilizadas, en la parte negativa se hallan las producciones de navajas, calamares, pulpo o atunes con productos vegetales. Sin embargo, la producción estrella del sector, las conservas de atún experimentaron un crecimiento del 11,2%, en el caso del atún blanco, y del 3,10% en el resto. Las producciones de semiconservas de anchoa se mantuvieron estabilizadas en 12.700 toneladas. En total, la producción de conservas de pescados, mariscos y semiconservas se elevó a 354.279 toneladas, frente a las 347.390 toneladas de 2008, con un incremento del 1,95%.

Del conjunto de las especies en conserva, el atún supone la parte más importante al significar el 65% del volumen elaborado y, de ahí la importancia de todas las medidas que afectan directa o indirectamente a este sector. Con esta cifra, España se mantiene en una clara posición de liderazgo en la Unión Europea en la conserva de atún. Frente a las más de 230.000 toneladas de España, los países inmediatos son Italia con unas 60.000 toneladas, Francia con 30.000 toneladas y Portugal con unas 12.000 toneladas. España ocupa el segundo lugar en todo el mundo en la producción de conservas de atún, por detrás sólo de las más de 400.000 toneladas de Tailandia y por delante de las 200.000 de Estados Unidos.

Dentro de la actividad del sector, Galicia ocupa un lugar claramente destacado al su-

poner más del 80% de toda la producción española de conservas y más del 40% de toda la producción comunitaria.

De la producción española de conservas de atún, las exportaciones suponen más de 92.000 toneladas, de las que 81.000 se comercializan en el resto de los países comunitarios y otras 10.000 más en terceros países. En la Unión Europea destacan las más de 40.000 toneladas vendidas en Italia, más de 20.000 en Francia y más de 10.000 en Portugal.

Las importaciones comunitarias de conservas de atún se elevaron en 2008 a más de 173.000 toneladas de las que 75.7000 correspondieron a España, 35.000 a Países Bajos, más de 18.000 a Alemania, 15.000 a Francia y casi 5.000 a Italia.

Estos datos ponen de manifiesto la importancia de las conservas de atún en el sector español y, en consecuencia, los peligros que suponen para el mismo el importante volumen de las importaciones en su mayor parte procedentes de los países asiáticos y, sobre todo, los sistemas o regímenes de capturas y de transformación y comercialización que se aplican.

### **AMENAZAS EXTERNAS**

Los problema en el sector conservero, donde tiene un claro protagonismo en atún,





proceden fundamentalmente del exterior consecuencia de las importaciones de los países asiáticos en el seno de la Unión Europea de los productos elaborados, así como por las actuaciones de la pesca ilegal, no regulada ni reglamentada que invade los mercados.

Según algunos de los datos manejados por el sector conservero español, más del 50% de todo el mercado comunitario las conservas está ya copado por exportaciones procedentes de terceros países y más del 30% solamente de algunos países asiáticos como Tailandia, Birmania o China

Frente a esta situación, desde la industria conservera española se ha planteado a las autoridades comunitarias la necesidad de unos mayores controles a la hora de permitir las importaciones de los productos de la pesca procedentes de terceros países con los que existen acuerdos comerciales. Desde esta perspectiva, el sector español se ha felicitado por la decisión comunitaria de poner en marcha una nueva reglamentación desde este año contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. El sector se opone radicalmente a este tipo de prácticas de la pesca, tanto bajo los barcos de banderas de conveniencia, como desde embarcaciones de terceros países. Desde Anfaco se denuncia la existencia de algunos problemas en países como Chile a la hora de obtener certificaciones sobre la procedencia de los productos de la pesca. Los conserveros españoles señalan la necesidad de que se lleven a cabo controles efectivos en el conjunto de la cadena, desde la producción y

## **La reestructuración y acabar con el minifundismo, asignaturas pendientes**

el abastecimiento sobre todo en los puertos de entrada en el mercado comunitario y se reclama la necesidad de que los terceros países asuman sus responsabilidades en esta materia para que las actividades de las flotas y los certificados sean fiables. Para el sector conservero español, en la actualidad se podría cifrar en unas 250.000 toneladas el volumen de las capturas que se producen bajo esos procedimientos ilegales.

Para la industria conservera española, es igualmente importante la necesidad de que, en los acuerdos entre la Unión Europea y terceros países, se establezcan una serie de condiciones que no supongan la total apertura de fronteras y el desmantelamiento de las empresas comunitarias. Desde Anfaco se indica su compromiso con el desarrollo socioeconómico de los países menos desarrollados y, en esa línea, se trabaja en diferentes programas, pero se considera que esos intereses no se deben anteponer a los propios de las industrias comunitarias.

En esta línea, desde Anfaco-Cecopesca, a la hora de negociar los acuerdos comerciales con terceros países, se ha planteado a la Comisión de la Unión Europea la necesidad de que conservas y preparados de pescados y mariscos, sobre todo los derivados del atún, sean considerados como productos sensibles y que los mismos queden excluidos del ámbito de los acuerdos y no sujetas al desmantelamiento arancelario. Se advierte a las autoridades comunitarias la necesidad de no abordar este tipo de acuerdos al margen de la Organización Mundial de Comercio para evitar el riesgo de conceder beneficios por duplicado. La industria reclama un trato diferenciado en el seno de la Ronda de Doha para los productos de la pesca frente a los productos agrícolas a la hora de negociar las condiciones de acceso a los mercados comunitarios. El sector reclama, especialmente para el atún, la calificación de productos sensible y la necesidad de mantener los actuales aranceles ya que una rebaja de los mismos supondría el riesgo de una invasión de los mercados, con un fuerte impacto negativo sobre el empleo en zonas como Galicia, altamente dependiente de la pesca. Algunos estudios donde se analiza esa situación consideran que una liberalización de fronteras en el sector del atún podría suponer la pérdida de entre un 20% y un 25% de la riqueza económica que actualmente genera el sector y la



pérdida de entre un 30% un 40% del empleo. Desde Greenpeace se considera igualmente que una reducción arancelaria drástica en los países importadores se podría traducir en un cambio en el sector de la conserva en el sudeste asiático y un posible impacto negativo en la política de capturas.

Junto a estas cuestiones en materia de aranceles o montante de las importaciones, el sector reclama igualmente la necesidad de exigir la misma normativa para esos productos que a los elaborados en el marco comunitario en cuestiones sanitarias y medioambientales, así como en el campo laboral. Las industrias comunitarias reclaman para las industrias ubicadas en terceros países y en la mayor parte de los casos dependientes de grandes grupos multinacionales, la obligación de trabajar en el marco de las reglas de la Organización Internacional del Trabajo que sí se aplican en las empresas comunitarias ubicadas en los países miembros.

### **LAS MARCAS BARATAS**

En este momento, además de los peligros que vienen desde el exterior tanto por las pesquerías ilegales, como por las políticas de producción y el comercio desde terceros países, sobre todo asiáticos, uno de los peligros en el sector de las conservas se está concretando en el auge de la venta de las marcas baratas de la gran distribución.

### ***La marca barata de la gran distribución supuso mantener volumen de ventas, pero con menos precios***

En el conjunto del sector agroalimentario, la marca de la distribución creció en 2009 un 3,9% hasta situarse en el 39,5% según datos Nielsen.

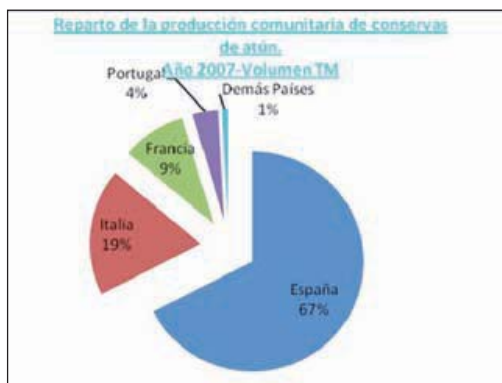
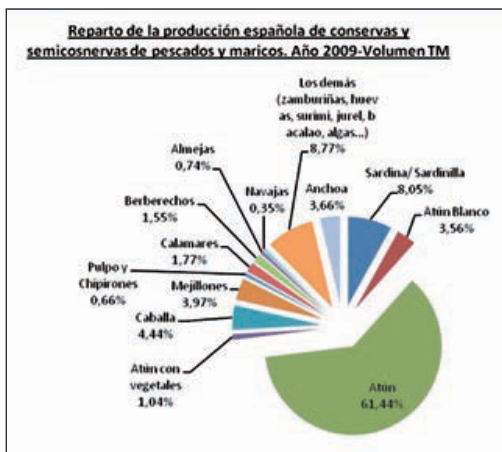
Se trata de un fenómeno generalizado en el conjunto de todos los productos de gran consumo y especialmente en el sector de las conservas.

En el último año, su impacto ha sido muy elevado, mientras las ventas crecieron en volumen una media del 2%, en valor las ventas cayeron, con un descenso medio de los precios del 5%. En el caso del atún, la caída media se sitúa en un 3%.

En el sector conservero, en volumen, la marca blanca o de la gran distribución, se elevaba en 2008 al 64,6%.

Según los datos manejados por la consultora IRI, frente a una cuota del 9,2% de Calvo, el 5,2% de Garavilla, el 4,3% de Albo, el 3,8% de Alfageme o el 1,4% de Dani. En 2009, la marca de la distribución creció hasta el 71% frente al 6,6% de Calvo, el 5,3% de Garavilla, el 3,6% de Albo, el 2,2% de Alfageme y el 1,1% de Dani. La tónica general ha sido una pérdida de cuota de mercado de las marcas de fabricante.

En valor, las marcas de la distribución en 2008 suponían el 54,5% seguidas del 9,3% de Calvo, el 7,6% para Albo, el 5% Garavilla, el 3,6% Alfageme y el 2,6% para Dani. En 2009, la marca de la distribución suponía en



valor el 60% frente al 7% de Calvo, el 6,9% de Albo, el 5,3% de Garavilla, el 2,4% de Alfage-me y el 2,2% de Dani.

### PROBLEMAS INTERNOS Y SALIDAS

Junto a los problemas que llegan del exterior, el sector de las conservas se enfrenta también a sus propias carencias a la hora de hacer frente a los problemas de competitividad que hay en los mercados.

Una de esas carencias es su estructura, donde sigue existiendo un elevado nivel de minifundismo empresarial, a pesar de los procesos de reestructuración y de concentración llevados a cabo en los años precedentes.

En la actualidad, la realidad es que solamente cinco empresas, Calvo, Frinsa, Garavilla, Jealsa Rianxeira y Alfagenme suponen casi el 20% de la facturación total del sector y que un grupo de otras cuarenta empresas tienen un porcentaje similar, mientras el resto se reparte entre pequeñas industrias. La concentración se mantiene como una salida pendiente

Con la mirada en el futuro de la demanda, el sector de las conservas ha desarrollado en los últimos tiempos un proceso de modernización y diversificación para mejorar su imagen y dar respuesta, sobre todo, a las nuevas

PRODUCCION DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS POR ESPECIES 2008-2009			
VOLUMEN TM			
	2.008	2.009	%09 s/08
	TM.	TM.	%
Sardina/ Sardinilla	27.973	29.400	5,10%
Atún Blanco	12.350	13.733	11,20%
Atún	213.421	220.037	3,10%
Atún con vegetales	3.626	3.277	-9,60%
Caballa	5.434	15.573	0,90%
Mejillones	13.791	14.481	5,00%
Pulpo	2.294	2.057	-10,30%
Calamares y chipirones	6.143	5.516	-10,20%
Berberechos	5.388	6.061	12,50%
Almejas	2.576	2.609	1,30%
Navajas	1.217	1.063	-12,60%
Los demás (zamburriñas, huevas, surimi, jurel, bacalao, algas...)	30.460	27.627	-9,30%
<b>TOTAL</b>	<b>334.670</b>	<b>341.434</b>	<b>2,02%</b>

PRODUCCION DE SEMICONSERVA DE ANCHOA			
VOLUMEN TM			
	2.008	2.009	%09 s/08
	TM.	TM.	%
<b>Anchoa</b>	<b>12.720</b>	<b>12.745</b>	<b>0,20%</b>

PRODUCCION DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS POR MARISCOS Y SEMICONSERVAS DE ANCHOAS.			
VOLUMEN TM			
	2.008	2.009	%09 s/08
	TM.	TM.	%
<b>TOTAL PRODUCCION</b>	<b>347.390</b>	<b>354.179</b>	<b>1,95%</b>

### Algunas empresas apuestan por la innovación para ganar mercados

exigencias de los consumidores. En esta estrategia, las industrias conserveras han apostado por el desarrollo de nuevos envases en formatos así como en el material utilizado, pasando de las latas clásicas los nuevos pak.

En esa misma estrategia, se han acometido procesos de diversificación en la oferta de las conservas pasando de la venta solamente de pescado, a la mezcla del mismo con otros productos como ensaladas, la producción de hamburguesas, salchichas de pescado, patés o todo tipo de platos preparados. Los resultados obtenidos hasta la fecha no han respondido a las expectativas, aunque se trata de una vía que, todo parece indicar, seguirá en la apuesta de las industrias para tratar de ganar nuevos segmentos de la demanda.

Finalmente, otra respuesta del sector de las conservas en España, ha sido y se mantiene en la salida al exterior, no solamente vía exportaciones sino con la compra de empresas o poniendo en marcha instalaciones de plantas productivas. ■

V. M.

# La propuesta para reformar las pensiones LLEGA AL PARLAMENTO



**E**l Gobierno ha entregado a la Comisión parlamentaria del Pacto de Toledo, en el Congreso de los Diputados, el acuerdo que adoptó el pasado 29 de enero para debatir la reforma de las pensiones (la información sobre esta propuesta fue publicada en la revista MAR el pasado mes de febrero). Según Celestino Corbacho, lo que plantea el Ejecutivo es que ese documento de referencia se discuta serena y tranquilamente y se busque

un consenso lo más amplio posible y, en consecuencia, será lo que determine el Pacto de Toledo lo que deberá regir de cara al futuro.

En estos momentos el documento se está discutiendo en esa Comisión. Celestino Corbacho recordó que compareció el 11 de mayo de 2009 para impulsar los trabajos, subrayando la buena salud del sistema de pensiones y al tiempo la necesidad de consensuar reformas que garanticen su sostenibilidad en las próximas décadas. Además



del ministro, por la Comisión han pasado agentes sociales y económicos, representantes institucionales y expertos conocedores de nuestro sistema de Seguridad Social. Paralelamente, los grupos parlamentarios de ambas Cámaras, han instado la actuación del Gobierno a través de diversas resoluciones.

#### **ANTECEDENTES**

El Pleno del Senado aprobó una moción el 29 de abril de 2009 en la que instaba al Gobierno a presentar ante la Comisión del Pacto de Toledo las líneas de proceso de la reforma del sistema de pensiones que resulte necesario para asegurar un futuro viable y justo, que impulse la mejora de la calidad de vida de los pensionistas.

Y en idéntica línea el Congreso de los Diputados instaba en una de las resoluciones

### ***El Gobierno remite a la Comisión parlamentaria del Pacto de Toledo, el documento para reformar las pensiones***

contempladas en el Debate sobre el Estado de la Nación, el 19 de mayo pasado, a acelerar el diagnóstico sobre el sistema de pensiones. Por su parte, Rodríguez Zapatero en su comparecencia para informar sobre la Estrategia para el Crecimiento Económico Sostenible, celebrada el 2 de diciembre, anunció que el Gobierno aprobaría una propuesta de medidas de reforma del Sistema de Seguridad Social y de pensiones para su remisión a la Comisión del Pacto de Toledo.

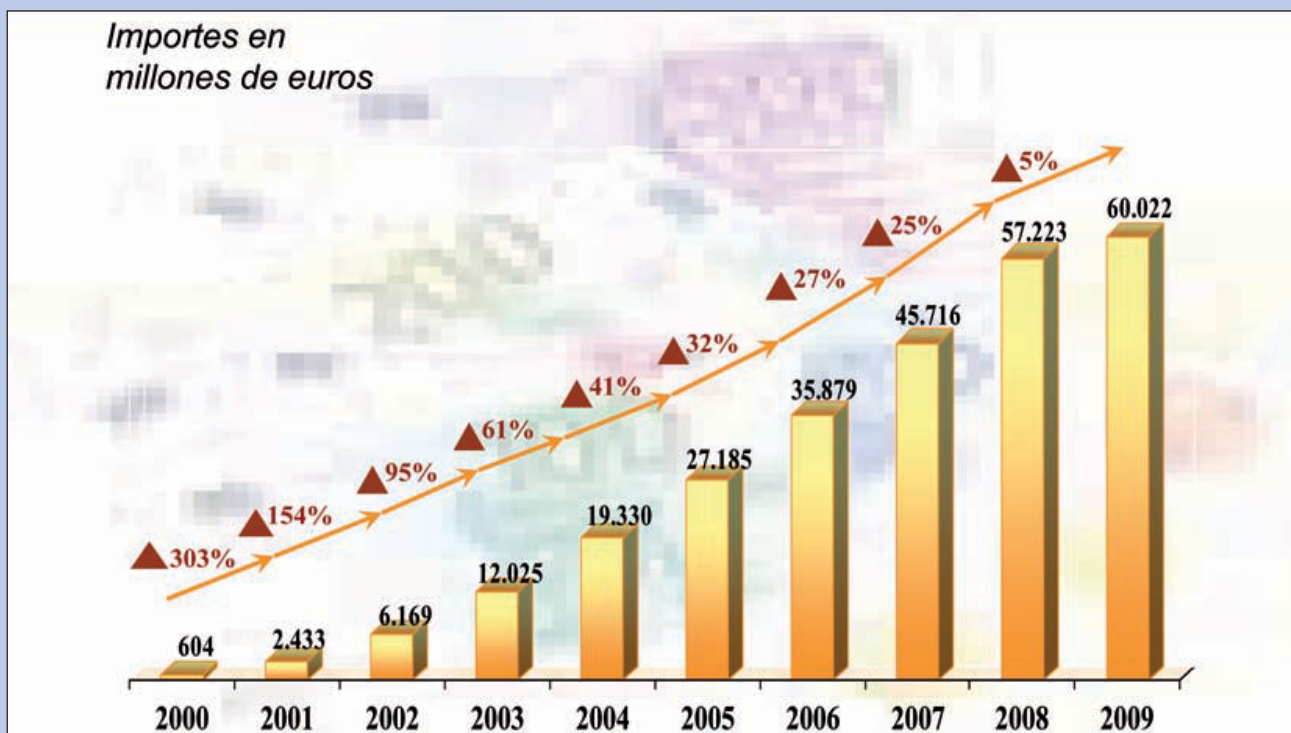
#### **CORBACHO ANTE LA COMISIÓN**

Celestino Corbacho, compareció en la Comisión del Pacto de Toledo el pasado 22 de febrero y, días antes, el documento tuvo entrada en el Registro del Congreso.

El ministro comentó que para conocer el sentido y el contenido de este documento había que tener en cuenta tres conside-



## EVOLUCIÓN DEL FONDO DE RESERVA SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE



raciones fundamentales. En primer lugar, sobre el valor intrínseco del Pacto. En segundo término, sobre la situación actual de la Seguridad Social y, la tercera consideración, sobre los desafíos futuros del sistema. “Como he tenido ocasión de expresar en múltiples ocasiones, el Gobierno considera que el Pacto de Toledo es un activo fundamental del sistema público de protección social de nuestro país. Se trata -dijo Corbacho- de un instrumento que desde 1995 favorece que los grupos parlamentarios, los interlocutores sociales y por extensión la opinión pública hagan un seguimiento periódico de la situación de la Seguridad Social. Y que lo hagan en un clima de entendimiento y de compromiso con los actuales pensionistas y las futuras generaciones”. En este sentido, -manifestó- el Pacto de Toledo es el marco adecuado para promover las reformas que necesita nuestro sistema público de

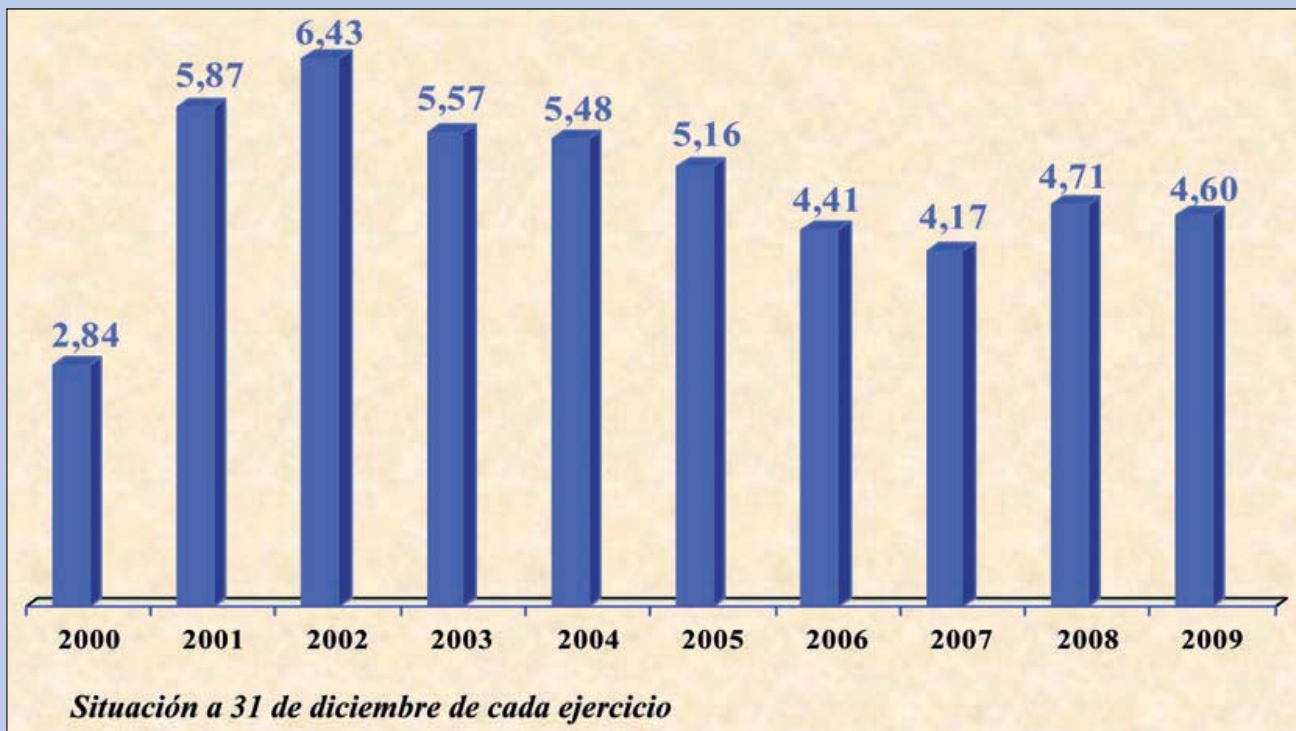
***“Es necesario impulsar reformas, de cara a los próximos años, que garanticen la sostenibilidad del sistema de pensiones a largo plazo”***

***(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)***

pensiones para reforzar su futuro. Unas reformas ambiciosas, pero de aplicación moderada y no traumática que contribuyan a mejorar la equidad y el funcionamiento del sistema. En definitiva -argumentó- los quince años transcurridos desde la firma del Pacto de Toledo en 1995, han servido para consolidar la validez y efectividad de este instrumento como garantía de nuestro sistema público de Seguridad Social.

A continuación hizo un repaso a la situación actual, “La seguridad Social sigue gozando de buena salud, a pesar de la dureza de la crisis económica internacional. Y la mejor prueba de ello es que pese a la fuerte caída de la afiliación, el ejercicio presupuestario de 2009 se ha cerrado, un año más, con un superávit de más de 8.500 millones de euros. Y también el Fondo de Reserva dispone actualmente de 62.000 millones de euros. Estos resultados financieros han permitido la fuerte revalorización de las pensio-

## RENTABILIDAD ACUMULADA DEL FONDO DE RESERVA EN TÉRMINOS ANUALIZADOS



nes mínimas desde 2004 y también afirmar que el sistema de Seguridad Social no está amenazado a corto plazo ni siquiera ante una crisis económica como la actual. “Esto es salgo que todos los ciudadanos de este país y, los pensionistas en particular, deben tener claro para su tranquilidad”.

Para afrontar el futuro, abundó el ministro, es necesario enfrentarse a uno de los grandes desafíos que tiene ante sí la sociedad española en las próximas décadas: el envejecimiento de la población. También hay que tener en cuenta que el aumento de esperanza de vida en España es la más alta del mundo, después de Japón. Desde ahora al año 2050, la población mayor de 64 años duplicará su tamaño, pasando de 7,6 millones a 15,3 millones en 2049. En ese año ese colectivo representará el 32 por ciento de la población total. Estas consideraciones ponen de manifiesto la necesidad de planificar reformas graduales

***La “hucha” de la Seguridad Social, destinada a pensiones, cuenta con 62.000 millones de euros***

con un doble objetivo: garantizar la buena salud de las pensiones dentro de 20 años y, en consecuencia, su viabilidad a largo plazo.

### **PROPUESTAS**

Ahora se abre un debate y, con las propuestas presentadas, los trabajos de la Comisión del Pacto de Toledo deben reflejar los principios básicos que presiden la iniciativa reformada, como son la sostenibilidad, gradualidad, equidad y consenso.

La referencia al principio de sostenibilidad se explica porque las reformas son impulsadas para garantizar plenamente que la buena situación que presenta ahora la Seguridad Social, se mantenga en el futuro. Sobre la gradualidad es necesario recalcar que las reformas no afectarán a los actuales pensionistas y, sólo de manera muy moderada a los trabajadores más veteranos. En este sentido se propone establecer amplios



periodos transitorios de aplicación, que favorezcan la adaptación a los cambios normativos.

Sobre la equidad, se trata de obtener una mejor correlación entre cotizaciones y prestaciones, con el consiguiente reforzamiento de la protección de los ciudadanos con menos ingresos. Por último, el principio clave es el del consenso, de una parte que cuente con todas las fuerzas parlamentarias así como en el ámbito del diálogo social, con las organizaciones sindicales y empresariales.

### **PENSIONES DE JUBILACIÓN**

Buena parte del documento analiza las pensiones de jubilación ya que representan el 60 por ciento del total de 8,6 millones de pensiones reconocidas.

***“Nuestro compromiso es hacer las reformas encontrando el acuerdo político y social necesario”***

***(Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social)***

Las principales actuaciones van dirigidas a:

- Frenar el recurso a la jubilación anticipada y, por otro retrasar la edad de jubilación. En este capítulo deberían limitarse las reducciones de plantilla en las empresas con beneficios; incrementar más allá de los 52 años la edad mínima de jubilación por aplicación de coeficientes reductores y fomentar la jornada flexible durante los últimos años de la vida laboral. Otra va orientada a la prolongación de la vida activa así como un debate sobre la edad de jubilación. Sobre estas propuestas Celestino Corbacho puntualizó que “soy muy consciente de que se trata de un asunto particularmente sensible para los ciudadanos y, por eso he insistido en que lo que recoge el documento es una propuesta que debe ser analizada con rigor por los

miembros de esta Comisión para lograr el mayor consenso posible. Otro aspecto relevante sobre la jubilación -mantuvo- tiene que ver con la fórmula empleada para el cálculo de la pensión. Sobre esta propuesta el ministro fue tajante "a este respecto quisiera zanjar definitivamente la polémica suscitada. El documento no establece ningún aumento del actual periodo de cálculo aunque sí entiende el Gobierno, que este tema debe ser objeto de reflexión y debate". Hay que tener en cuenta que este posible aumento evitaría que el procedimiento de cálculo de la pensión de jubilación penalice a los trabajadores que son despedidos al final de su vida laboral.

Celestino Corbacho concluyó su intervención poniendo de manifiesto que "el sistema público de Seguridad Social es una pieza fundamental de nuestro Estado de Bienestar y forma parte del patrimonio social de todos los ciudadanos. La actual situación financiera de la Seguridad Social es muy buena, lo que nos permite afrontar los retos del futuro con tranquilidad. Debemos ser conscientes que los retos están ahí y que cuanto antes reciban una respuesta, más sencilla será para los ciudadanos la adaptación a los cambios necesarios. Por ello disponemos de un valioso instrumento: el Pacto de Toledo, reflejo del compromiso de todas las fuerzas políticas en defensa de nuestro sistema público de Seguridad Social.

## **CONSENSO**

Por su parte el Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, durante su conferencia en el Forum Nueva Economía, manifestó que "debemos hacer las reformas en un marco de acuerdo con los interlocutores sociales y previo acuerdo de los grupos parlamentarios que son los que tienen que inspirar el proceso como hicieron en 1995 y 2003". Sobre la propuesta presentada por el Gobierno indicó que deberá abordarse una reforma de la Seguridad Social que abarque todas las prestaciones, las cotizaciones sociales, previsión social complementaria, siendo todas ellas capaces de diseñar una política de cuentas públicas proactiva desde el sistema fiscal, buscando incentivos razonables para la prolongación de la vida laboral.

***"Espero que el documento remitido por el Gobierno se discuta serena y tranquilamente y se busque un consenso lo más amplio posible"***

***(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)***



## **FONDO DE RESERVA**

El Consejo de Ministros aprobó una dotación de 1.740 millones de euros al Fondo de Reserva de la Seguridad Social con cargo a los excedentes obtenidos en el año 2008. Con esta aportación la "hucha de las pensiones" cuenta ya con más de 62.000 millones de euros, que equivale al 5,95 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB).

El importe del Fondo invertido en activos financieros públicos a precio de adquisición supera los 58.000 millones de euros y está compuesto por deuda española en un 76,7 por ciento y deuda extranjera, concretamente de Alemania, Países Bajos y Francia un 23,2 por ciento. La rentabilidad de los activos en cartera al cierre del pasado ejercicio sitúa el tipo medio ponderado en el 3,67 por ciento.

Los excedentes de las Mutuas, una vez cubiertas la provisión y reservas obligatorias, se destinan en un 80 por ciento al Fondo de Prevención y Rehabilitación. Por este concepto las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales ingresaron en el periodo 2000-2008, correspondiente a los excedentes generados desde 1999 a 2007 un total de 2.800 millones de euros. Estas aportaciones de las Mutuas al Fondo de Prevención y Rehabilitación muestran la buena marcha del sistema incluso en momentos de crisis como el actual y el mayor control presupuestario de la Seguridad Social sobre las Mutuas.

Por otra parte y, como es preceptivo, el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, acompañado por Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social, entregaron al presidente del Congreso de los Diputados, José Bono, el informe sobre la evolución y actuaciones del Fondo de Reserva durante el año 2009. ■



Foto: Pedro Díaz

# RECETAS PARA SUPERAR la crisis

**E**l parque inmobiliario tiene ya una antigüedad superior a los 30 años. Sobre esta premisa, y teniendo en cuenta que el sector de la construcción es el que más empleo ha destruido, el Gobierno propone una serie de acciones que apuestan por la rehabilitación de viviendas y edificios, complementadas por nuevas formas de financiación para la construcción de Viviendas de Protección Oficial. Estas medidas podrán crear más de 350.000 empleos en dos años. Esta es una de propuestas del Gobierno para alcanzar un “acuerdo político para la recuperación del crecimiento económico y la creación de empleo”.

## CREACIÓN DE EMPLEO

Las prioridades absolutas son la creación de empleo y la reactivación del crédito. Para ello, entre otras, se proponen las siguientes medidas:

***El Gobierno estima que con la rehabilitación de viviendas y edificios se podrían crear 350.000 empleos en dos años***

- Potenciar la rehabilitación de viviendas, con la reducción del IVA al 8 por ciento.
- Deducción extraordinaria del IRPF por obras de mejora de la vivienda habitual.
- Facilitar la rehabilitación estructural e impulsar la eficiencia energética, por ejemplo, identificar 2.000 edificios públicos con el objetivo de ahorrar, como mínimo, un 20 por ciento de su consumo energético.
- Financiación de Viviendas de Protección Oficial, con apoyo financiero del ICO a promotores para cuando estas se destinen a la venta.
- Préstamos directos del ICO por un importe máximo de 200.000 euros destinados para obtener una cobertura total del riesgo para que las pequeñas empresas sean consideradas solventes y puedan acceder a la financiación.
- Reducción de morosidad. Establecer de manera progresiva para las facturas que

se emitan un plazo de pago máximo de 30 días para los pagos de las administraciones públicas y de 60 días para el pago a las PYMES y autónomos por parte de las grandes empresas.

### **EJES DE ACTUACIÓN**

- 1.- Mejorar la competitividad de la economía española y fomentar la creación de empleo. Para conseguir este objetivo se proponen, entre otras acciones, la simplificación administrativa, reformar el sistema de apoyo oficial para la interconexión de las empresas, seguro de crédito a la exportación, refuerzo de los programas de apoyos técnicos a las PYMES, impulso a la colaboración del sector privado en la actividad de promoción comercial en el exterior, compromiso para alcanzar un nivel de inversión en investigación, desarrollo e innovación del 2,5 por ciento del PIB en 2015, favorecer la inversión empresarial en I+D+i al incrementar del 8 al 12 por ciento la deducción de las empresas sobre el impuesto de sociedades, favorecer la utilización del transporte público, rebaja de las tasas de navegación aérea, colaboración entre las empresas públicas y privadas en el sector de infraestructuras del transporte, incentivos a las energías renovables, ampliación del programa Turismo Senior Europa, plan de incentivos a la desestacionalización, colaboración del sector privado en la promoción exterior del turismo.
- 2.- Política industrial para impulsar la renovación del modelo productivo, como elevar el peso de la industria en la actividad económica, consolidación y refuerzo de los sectores estratégicos industriales, elevar el peso de la industria en el PIB hasta el 18 por ciento en el año 2020, plan integral del vehículo eléctrico e incorporación de estos en los programas de compra de las Administraciones públicas, desarrollo del soporte de Internet del futuro, impulso a la industria con contenidos digitales. En el sector agroalimentario, mejorar la gestión y transparencia de los mercados agroalimentarios y modificar la legislación de contratos agrarios para garantizar su buen funcionamiento. En el área aeroespacial, consensuar un Plan Estratégico del Sector Aeronáutico 2010-2014, y fomentar la participación española en programas del ámbito aeroespacial.
- 3.- Plan de consolidación fiscal para asegurar la reducción del déficit público, hasta

## **Plan de austeridad para reducir el gasto público en 50.000 millones de euros durante los próximos 4 años**

alcanzar en el año 2013 el 3 por ciento del PIB, medidas de control del gasto público en materia de personal, el capítulo de personal deberá reducirse un 4 por ciento y, si se producen desviaciones presupuestarias las distintas Administraciones Públicas tomarán medidas adicionales para cumplir con el objetivo de déficit en 2013.

- 4.- Sistema financiero, estabilidad, morosidad y acceso al crédito. En este apartado el Gobierno, a través del Banco de España, se compromete a acelerar el proceso de reestructuración del sistema financiero y agilizar en su caso la utilización del Fondo creado al respecto. En cuanto a la morosidad de las Administraciones Públicas el Gobierno propone establecer un procedimiento específico y ágil para hacer efectivas las deudas si se supera el plazo máximo de pago. Sobre la morosidad en el ámbito empresarial debería establecerse un plazo máximo de pago de 60 días en las relaciones comerciales entre empresas, que no podrá ampliarse por acuerdo entre las partes, reforzar el derecho a percibir la indemnización que corresponda por los costes de cobro que la morosidad haya ocasionado a las empresas y establecer instrumentos para mejorar la financiación empresarial, en especial a emprendedores y PYMES facilitando el acceso al crédito y líneas del Instituto de Crédito Oficial (ICO).

### **UNIÓN EUROPEA**

La Unión Europea, en sintonía con la destrucción de empleo motivado por la crisis económica internacional, ha aprobado formalmente la creación de un mecanismo que facilitará la concesión de 100 millones de euros en préstamos a los desempleados que quieran iniciar un negocio. Este instrumento permitirá la concesión de unos 45.000 microcréditos de hasta 25.000 euros para apoyar las iniciativas empresariales de los parados y de las pequeñas y medianas empresas ya existentes, llevadas a cabo por personas que, como lo jóvenes, tienen dificultades para acceder a los servicios bancarios tradicionales. Sobre esta medida el ministro de Trabajo e Inmigración español, Celestino Corbacho, afirmó que "tenemos que salir de la crisis no sólo consolidando el sistema financiero, sino generando empleo e incorporando al mercado laboral a todas aquellas personas que durante este tiempo han perdido el empleo. ■"



Publicadas las Cartas de Servicios del organismo

# EL ISM apuesta por la calidad

*El pasado 15 de febrero el Boletín Oficial del Estado publicó la Resolución de la Subsecretaría del Ministerio de Trabajo e Inmigración por la que se aprueban las diferentes Cartas de Servicios del Instituto Social de la Marina. Los documentos están a disposición de los interesados en las dependencias del ISM con servicios de atención al público y a través de Internet en las direcciones [www.mtin.es/es/mundo/cartas\\_de\\_servicios/cartas.htm](http://www.mtin.es/es/mundo/cartas_de_servicios/cartas.htm) y [www.seg-social.es](http://www.seg-social.es) Son siete Cartas de Servicios, más un documento matriz, en el que se explican las actividades del organismo en un compromiso claro por mejorar la gestión y la atención a los ciudadanos.*



**C**on las Cartas de Servicios, el Instituto Social de la Marina pretende dar a conocer a los ciudadanos cuáles son los fines y objetivos del organismo así como los derechos que tienen para acceder a los mismos y qué pueden hacer para mejorar la atención que reciben.

El documento matriz es un texto en el que no sólo se explican con detalle las acciones que, en virtud del Real Decreto 951/2005, de 29 de julio, regulador del marco general para la mejora de la calidad en la Administración General del Estado, lleva a cabo el ISM sino también la misión y los valores del organismo.

Según este documento, el Instituto Social de la Marina se encarga de dar protección social a los trabajadores y beneficiarios del sector marítimo-pesquero, gestionando de manera eficaz su Régimen de Seguridad Social, facilitándoles atención sanitaria y proporcionándoles la formación adecuada a su actividad y promoción profesional. En este sentido, el ISM aspira a ser referente en la protección social de este colectivo por su capacidad para gestionar las competencias que le son propias desde criterios de calidad, satisfacción de los usuarios e innovación constante.

Por su profundo conocimiento del sector para el que trabajan, por su proximidad a los ciudadanos y por su especialización en las tareas que tienen encomendadas, el personal del ISM son grandes profesionales.

## **SERVICIOS PRESTADOS**

Entre las competencias que tiene asignadas el Instituto Social de la Marina está la gestión de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. En colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social realiza, entre otras funciones, la inscripción de empresas y la asignación de los Códigos de Cuenta de Cotización; la afiliación, altas y bajas y variaciones de datos; la emisión de certificados de vida laboral. Asimismo, como funciones propias lleva a cabo el reconocimiento y mantenimiento de prestaciones de jubilación, incapacidad, muerte y supervivencia, entre otras.

También se ocupa de ofrecer asistencia sanitaria a los trabajadores y beneficiarios del sector marítimo-pesquero cuando lo necesitan, prestándoles atención médica,

## **El ISM proporciona protección social a trabajadores y beneficiarios del sector del mar y gestiona eficazmente su Régimen de Seguridad Social**

tanto en tierra como cuando están embarcados, a través de los centros asistenciales en Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Mahe-Victoria-New Port (Seychelles) y Walbis Bay (Namibia), así como del centro radiomédico situado en Madrid y los buques asistenciales “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa”. Además, realiza una atención preventiva gracias a los reconocimientos médicos de embarque marítimo; la formación sanitaria que ofrece a los trabajadores del mar o la revisión y el control de los botiquines que llevan los barcos.

Son importantes además los cursos de formación que ofrece a marineros en todas las áreas de interés en el sector, contribuyendo a su promoción profesional y a la inserción laboral. A principios de año, el ISM hace público su Plan de Formación, al que pueden acceder todos los interesados a través de folletos, de la página web de la Seguridad Social o de esta revista.

Por otra parte, corresponde también al ISM la asistencia a los trabajadores del mar, especialmente en caso de abandono de tripulantes por empresas insolventes, apresamientos o naufragios. Asimismo cuenta con hospederías para el alojamiento de marineros en tránsito en los lugares donde está función no ha sido transferida a las Comunidades Autónomas.

Finalmente, el organismo se ocupa de editar y distribuir publicaciones unitarias o periódicas como instrumento para dar a conocer sus actividades: la revista MAR, las guías de Puertos, la Guía Sanitaria a bordo y campañas divulgativas.





## **DERECHOS DE LOS CIUDADANOS**

Los derechos de los usuarios de los servicios que presta el ISM se regulan en la Ley 6/1997, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado, y en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común. Así, los ciudadanos tienen derecho a ser atendidos adecuadamente y recibir información sobre cualquier trámite que soliciten; conocer el nombre del empleado público que le atienda y elegir la lengua de comunicación en las Comunidades Autónomas con lengua cooficial. Podrán además presentar reclamaciones sobre el funcionamiento de las dependencias administrativas y

tener acceso electrónico a los Servicios Públicos.

El acceso a las oficinas y dependencias de la Entidad ha de ser seguro para los ciudadanos que tienen que tener garantizado el respeto, la igualdad de oportunidades y la no discriminación en su relación con la Administración General del Estado. Además, los ciudadanos pueden colaborar en la mejora de la calidad de los servicios que ofrece el ISM formulando quejas y sugerencias, o expresando opiniones a través de los cuestionarios de evaluación o las encuestas periódicas que se realizan sobre el grado de satisfacción de los servicios que reciben.

Las quejas se realizan en los formularios dispuestos en cada unidad provincial y local del organismo que deben entregarse por correo postal, por correo electrónico o Internet.

## **COMPROMISOS DE CALIDAD**

El ISM se compromete a prestar un servicio de calidad, implantando una política de gestión que garantice que se contestarán las consultas que los ciudadanos formulen a través de Internet, en el buzón de la Seguridad Social en un plazo máximo de cuatro días.

Además, una vez tenga la documentación exigida en cada caso, el ISM se compromete a resolver en el plazo de 18 días los expedientes de jubilación; en 12 días, los de viudedad, orfandad y en favor de familiares; en 10 días los de incapacidad temporal y en 8 días los de maternidad y paternidad. Por otra parte, los estudios previos de jubilación y los informes de bonificación de edad por aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación se emitirán en 30 días, mientras que los informes y certificados sobre la condición de pensionista, importes de pensión y retenciones a efectos del IRPF, se facilitarán en un día. El trámite y resolución de las prestaciones y subsidios de desempleo se llevarán a cabo en 14 días.

La inscripción de empresas, altas y bajas y variaciones de datos de trabajadores se realizarán en el plazo máximo de un día mientras que el trámite y resolución de los convenios especiales se llevarán a cabo en un período máximo de 13 días laborales.

Los reconocimientos médicos de embarque marítimo se realizarán de manera que los trabajadores del sector no efectúen más de tres desplazamientos al centro de sanidad marítima. Además del certificado médico de aptitud



se entregará al interesado un informe médico sobre su estado de salud, con información objetiva, fácilmente comprensible y adecuada al tipo de reconocimiento practicado.

Las revisiones de botiquines reglamentarios se realizarán en un período inferior a 10 días desde la correspondiente solicitud, cuando se trate de los botiquines tipo A y B, y de 5 días cuando sean del tipo C.

Los buques “Juan de la Cosa” y “Esperanza del Mar”, mientras estén navegando, darán respuesta radiotelefónica a todas las solicitudes de asistencia sanitaria, marítima y de salvamento, por personal especializado. Las historias médicas se utilizarán en tiempo real en al menos el 80% de las atenciones médicas, gracias al programa informático SANIMAR, y se utilizarán técnicas de telemedicina, videoconferencia y transmisión de datos e imágenes en tiempo real con hospitales públicos de referencia con los que exista convenio de colaboración, cuando el criterio médico lo estime oportuno.

En cuanto a la formación impartida, el ISM se compromete a que la satisfacción de los

***Por su conocimiento del sector y su proximidad a los ciudadanos los trabajadores del ISM son grandes profesionales***

alumnos respecto al material didáctico utilizado en los cursos y a la formación recibida sea de media un 7 sobre 10 puntos y el porcentaje de alumnos aptos, al finalizar su formación sea del 85%, en relación al total de asistentes.

El plazo medio para recibir el diploma acreditativo de la asistencia y aprovechamiento de cursos de formación no será superior a tres días tras la finalización del curso y en un plazo medio de 30 días, el ISM abonará al alumno los gastos reintegrables de su participación.

Los funcionarios del Instituto Social de la Marina en su relación con los ciudadanos actuarán de manera profesional transmitiendo confianza, eficacia y un trato personalizado. Para ello, escucharán a los ciudadanos, tratarán de resolver sus dudas en el menor tiempo posible y les atenderán con cortesía y amabilidad. En las Comunidades Autónomas con lengua cooficial, habrá personal que pueda atender a los ciudadanos en dicha lengua. ■

ANA DIAZ



*Sede de los servicios centrales del ISM en Madrid.*

***El 1 de abril ha entrado en vigor la nueva estructura del Instituto Social de la Marina. Las funciones y la organización de la entidad estaban regulados en los Reales Decretos 1414/1981, de 3 de julio, y 2358/1982, de 27 de agosto. Sin embargo, el tiempo transcurrido desde la publicación de dichas normas; la experiencia en el ejercicio de las competencias que el ISM tiene atribuidas; el traspaso a las Comunidades Autónomas de las funciones y servicios que prestaba en determinadas materias y la atribución de nuevas áreas de actuación han obligado a reorganizar la entidad siguiendo criterios de racionalización y eficacia en la gestión, modificando el articulado de dichas normas mediante un nuevo Real Decreto.***

Los cambios introducidos en el nuevo Real Decreto afectan a varias Subdirecciones Generales y a los Centros Asistenciales del Instituto Social de la Marina en el extranjero y no suponen ningún incremento del gasto público.

La modificación del Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, afecta al artículo 2, (apartado sexto, párrafo m), quedando establecido en la nueva norma como competencia encomendada a la entidad la gestión de las ayudas públicas por parada de la flota, dirigidas a los trabajadores del mar.

Por su parte, los cambios del Real Decreto 2358/1982, de 27 de agosto, afectan a varios de sus artículos. La nueva norma establece que en la Secretaría General se integrarán las funciones de información, relaciones públicas, fondos documentales, edición y distribución de publicaciones, coordinación de relaciones con los servicios informáticos y de los servicios jurídicos, así como los recursos humanos, la prevención de riesgos laborales, la formación del personal del Instituto y la gestión de la calidad.

La Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar tiene encomendadas la gestión de las prestaciones del REM, incluida la prestación por desempleo; el encuadramiento, inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar; la gestión de los convenios especiales y la inscripción de embarcaciones y artefactos flotantes y en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social, la cotización y recaudación en período voluntario. Está encargada además de la emisión de la tarjeta sanitaria europea y la administración de los formularios para recibir asistencia sanitaria en otros países; la gestión y el pago de los reembolsos ocasionados por dicha atención médica; así como la gestión y el pago de las ayudas públicas por parada de flota.

A la Subdirección General de Acción Social Marítima corresponden las prestaciones sanitarias del REM; los reconocimientos médicos de embarque marítimo; la formación de los trabajadores del mar; la promoción social y el bienestar del sector marítimo-pesquero; las políticas activas de empleo y la asistencia de los trabajadores a bordo y en el extranjero.

## ***Podrán crearse órganos periféricos de rango superior al de direcciones provinciales***

## ***Los centros asistenciales del ISM en el extranjero adquieren carta de naturaleza configurándose como servicios en el extranjero, sin carácter representativo***



*Centro de asistencia médica que el ISM tiene en Seychelles.*

La Subdirección General de Administración y Análisis Presupuestario tiene atribuidas competencias en materia de formulación del gasto; la elaboración del presupuesto y su ejecución; la evaluación de los programas; la realización de análisis e informes económicos-financieros; el asesoramiento en propuestas que mejoren la eficacia del gasto; la contratación administrativa; la gestión del Fondo de Maniobra; el mantenimiento de las instalaciones; la gestión del patrimonio inmobiliario adscrito a la entidad; el mantenimiento y control del inventario y la gestión del registro y el archivo general.

### **SERVICIOS PERIFÉRICOS**

De acuerdo con el nuevo Real Decreto, podrán crearse órganos periféricos de rango superior al de una dirección provincial. Éstos tendrán competencia en el territorio de una Comunidad Autónoma, de parte de la misma o de más de una, sustituyendo a la dirección provincial existente en la provincia donde establezca su sede. El titular de dicho órgano asumirá las funciones que desempeñaban los directores provinciales del ámbito territorial correspondiente.

Los Centros Asistenciales que el ISM gestiona fuera de España para atender a los trabajadores del mar españoles que faenan en aguas internacionales se configuran, a partir de ahora, como "servicios en el extranjero". No tienen carácter representativo y quedan sujetos al principio de unidad de acción, sometidos a la dependencia del correspondiente jefe de la misión diplomática permanente -a efectos de coordinación- sin perjuicio de su dependencia orgánica y funcional de la Dirección General del ISM. ■

ANA DIAZ



## **Balance de 2009**

# **Año complicado PARA LOS PUERTOS**

***Las veintiocho Autoridades Portuarias en las que se engloban los 44 puertos de interés general existentes han cerrado el ejercicio de 2009 con 412 millones de toneladas. Esta cantidad significa un descenso acumulado de casi el 13 por ciento respecto del ejercicio anterior y coloca la actividad portuaria a niveles alcanzados en 2004, que equivale a perder el crecimiento acumulado en un lustro. La caída, aunque afecta a todos los segmentos, se ha centrado especialmente en los sólidos a granel y en la mercancía general. A pesar de estos datos, la evolución muestra que el descenso de movimientos se frena, como lo pone de manifiesto el balance del sistema portuario en diciembre registró un bajada mínima del 1,6 por ciento, y se inicia una recuperación paulatina al haber tocado fondo.***

Las radas de titularidad estatal coordinadas por Puertos del Estado han sufrido un severo descenso en el ejercicio 2009 reflejando la crisis económica que afecta al país. El balance fija la actividad portuaria en 412 millones de toneladas movidas en los puertos. Esta cifra representa una caída del 12,9 por ciento y dobla las previsiones que el organismo Puertos de Estado anunció en junio de 2009. En aquel momento los técnicos del ente público pronosticaron que durante el verano los tráficos tocarían suelo e iniciarían un repunte paulatino, que permitiría cerrar el ejercicio con una caída en torno al 5 por ciento. Pero el balance final del año ha dejado una cifra que dobla de largo las previsiones.



El panorama, sin embargo, no parece tan oscuro si se analizan los datos puerto a puerto. La comparación pone de manifiesto que los dos primeros puertos por tráfico (Bahía de Algeciras y Valencia) mostraron una recuperación durante los últimos meses del 2009. Además, la caída de los puertos españoles — al ser comparada con los retrocesos sufridos por las grandes radas europeas como Amberes, Bremen, que cerraron el ejercicio con descensos entre el 14% y el 17% — se sitúa en el entorno de los puertos europeos.

#### **AUTORIDADES PORTUARIAS**

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras terminó el año con 69,7 millones de toneladas manipuladas, seguida por Valencia con 57,7; Barcelona con 42,9; Bilbao con 32,1;

#### ***El tráfico portuario cae hasta los niveles alcanzados en 2004***

y Tarragona con 31,6. Aunque las cinco dársenas más importantes de nuestro litoral sufrieron retrocesos en el número de toneladas manipuladas, hay que subrayar que el descenso de los dos primeros puertos es de 6,7% y 3,3% respectivamente. Por su parte, las caídas de los puertos de Barcelona y Bilbao alcanza los dos dígitos (17% y 18,3 respectivamente). Por tanto, las dos primeras dársenas de nuestro sistema portuario están capeando mejor el temporal que las que ocupan el tercer y cuarto puesto por tráfico. Las autoridades portuarias más afectadas por la crisis son Málaga, con un descenso del 54,6%, seguida de Almería con -32,35; Pasajes con -26,3; Gijón con -24,3; y Vigo con -22,2.

A pesar de la caída de la actividad, los técnicos del ente público y los directivos



Foto: Ana Munguía

de las AA. PP. continúan apostando por las inversiones en infraestructura que tienen como fin establecer los puertos de nuestro litoral como plataformas logísticas intermodales del sur de Europa para la distribución de mercancías intercontinentales.

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras lidera de nuevo el movimiento de tráficos con cerca de 70 millones, que representan un descenso del 7% frente al ejercicio anterior. El dato tiene una doble lectura para el presidente de la A. P., Manuel Morón, ya que aunque la cifra es negativa, *se trata de un dato positivo porque la media del sistema portuario nacional en tráficos de mercancías ha registrado un descenso entorno al 13%.*

El puerto de Valencia consolida su posición en el ranking como segundo puerto español por tráficos con cerca de 58

millones de toneladas distanciándose de Barcelona que hasta hace pocos ejercicios se encontraba en esta posición. Además, los cerca de 43 millones de toneladas con los que cierra el ejercicio Barcelona representan, como ya se ha mencionado, una contracción del 17% respecto al año anterior. Del volumen de tráfico de la dársena catalana, hay que señalar que un total de 28,4 millones de toneladas corresponden al comercio internacional (importaciones y exportaciones), que es el tipo de carga que guarda una relación directa con la economía del país, y, por tanto, el que más ha descendido. Por su parte, el comercio del hinterland o zona de influencia del puerto ha registrado un descenso del 8%, mucho más moderado que el tráfico total, que incluye las mercancías en tránsito (las que son descargadas en las terminales del puerto para

#### TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

	Táfico total (Millones de toneladas)	Crecimiento (%)
2003	380	3,72
2004	410	7,44
2005	441	7,49
2006	461	4,79
2007	483	4,49
2008	473	-2,2
2009	412	-12,9

#### TRÁFICO PORTUARIO (Tn)

Autoridad portuaria	DICIEMBRE		ACUMULADO		VAR
	2008	2009	2008	2009	
Bahía de Algeciras	6.066.673	6.129.875	74.845.714	69.769.459	-6,78
Valencia	4.297.342	4.905.842	59.772.221	57.784.702	-3,33
Barcelona	3.477.940	3.727.212	51.809.245	42.963.550	-17,07
Bilbao	3.654.711	2.692.707	39.397.955	32.180.133	-18,32
Tarragona	2.600.564	2.908.130	33.151.679	31.527.739	-4,9
Las Palmas	1.904.526	1.819.647	25.954.355	21.256.695	-18,1
Cartagena	1.881.291	1.326.029	25.752.898	20.571.788	-20,12



volver a embarcar otra vez hacia su destino final). Barcelona, como otros puertos del sistema, ha experimentado un repunte en el tráfico total de mercancías en diciembre (+6,1%). Además, el primer mes de 2010 se ha saldado con resultado positivo lo que hace albergar esperanzas de que la caída ha tocado suelo.

### TRÁFICO POR SEGMENTOS

De acuerdo con las cifras del ente público, el segmento que se ha mostrado más debilidad ante la crisis ha sido el de graneles sólidos —cereales y carbón principalmente— con un descenso entorno al 22% cerrando el ejercicio con poco menos de 80 millones de toneladas. El carbón destinado a las centrales térmicas ha sido el tráfico más perjudicado por la recesión ya que la contracción de consumo eléctrico de las empresas ha frenado la demanda de este fósil. La dársena de El Musel, a pesar de caer un 26,16 por ciento respecto del año anterior, lidera este tipo de tráfico con 12,4 millones de toneladas seguida por la de Tarragona con cerca del 10. Todos los puertos que copan las primeras posiciones en el clasificación estatal han experimentado descensos en sus tráficos con la excepción de Barcelona que ha subido hasta casi los 4 millones de toneladas registrando un crecimiento cercano al 12 por ciento. Las caídas más significativas las presentan las dársenas de Castellón y Málaga que pierden el 53,5 y el 42,9% de sus movimientos respectivamente.

El tráfico de graneles líquidos —petróleo, productos químicos y combustibles entre otros— también ha terminado el ejercicio en números rojos. La pérdida sufrida por el conjunto de puertos es de un 6,8% respecto de 2008, que deja el transporte de este

## La crisis financiera se trasladó en 2009 de la economía real al comercio internacional

segmento en 143,4 millones de toneladas. La dársena bilbaína encabeza el segmento con 20,5 millones de toneladas seguido por Bahía de Algeciras con volumen de tráficos muy similar y Tarragona con 18,3. El retroceso más notable, entre los puertos que lideran este segmento, se producen en Cartagena con -19,6%.

El tráfico de mercancía general encabeza —otro ejercicio más— los tráficos con 176,1 millones de toneladas. Esta cifra representa un 42,3% del total de tráficos y supone una contracción del 13.5% en relación al año anterior. Esta caída tiene gran importancia no sólo para la cuenta de resultados del puerto y las compañías que operan en la zona portuaria, sino que la contracción del tráfico de mercancías también afecta negativamente a las empresas ubicadas en zona de influencia del puerto.

En el balance de 2009 el puerto de Valencia se destaca de Bahía de Algeciras que hasta 2007 encabezó la lista de puertos en este segmento.

La dársena de la ciudad del Turia cerró el ejercicio con 48,2 millones de toneladas; prácticamente la misma cantidad que en 2008 (-0,2%). Bahía de Algeciras con 42,3, seguida de Barcelona con 26 millones se sitúan en segunda y tercera posición respectivamente. De los tres principales puertos por tráfico de mercancías Valencia es el que menos acusa la crisis, seguido de la dársena andaluza que pierde tráficos entorno a la media nacional (11%). En este capítulo, el puerto catalán pierde un 25,4% debido principalmente al mal comportamiento del movimiento de contenedores y los vehículos que se han visto más afectados por el impacto de la recesión del comercio internacional. La otra cara de la moneda está representada por el puerto de Tarragona,

### GRANELES SÓLIDOS (TN)

Autoridad portuaria	DICIEMBRE		ACUMULADO		VAR
	2008	2009	2008	2009	
Gijón	884.889	1.243.258	16.869.645	12.456.055	-26,16
Tarragona	970.254	1.218.421	12.420.882	9.827.578	-20,88
Ferrol-San Cibrao	523.278	1.079.470	9.781.089	9.268.088	-5,24
Huelva	868.719	563.085	6.525.092	4.292.240	-34,22
Barcelona	335.265	407.145	3.506.472	3.926.091	11,97
Bilbao	475.326	363.968	5.266.459	3.827.994	-27,31
Cartagena	277.049	209.288	4.628.556	3.619.528	-21,8

### GRANELES LÍQUIDOS (Tn)

Autoridad portuaria	DICIEMBRE		ACUMULADO		VAR
	2008	2009	2008	2009	
Bilbao	2.139.978	1.453.110	23.057.335	20.497.404	-11,1
Bahía de Algeciras	1.631.254	1.771.402	20.506.932	20.007.459	-2,44
Tarragona	1.526.271	1.347.481	19.017.185	18.336.248	-3,58
Cartagena	1.517.729	1.053.358	20.109.630	16.169.515	-19,59
Huelva	1.530.410	1.313.206	13.645.908	13.023.603	-4,56
Barcelona	999.106	1.027.127	12.105.080	11.831.982	-2,26
Castellón	753.958	595.898	7.761.371	7.776.762	0,2



que ha incrementado su movimiento de mercancías cerca del 90%, especialmente mercancía en contenedores en tránsito, debido a reestructuración de los servicios regulares de la compañía naviera DP World.

El segmento de mercancías contenerizadas, incluido en el apartado de carga general, ha sufrido un retroceso. El tráfico de contenedores medidos en TEUs (unidad de medida equivalente a un contenedor de 6 metros) cayó a 11,7 millones de unidades. Este descenso, que representa un descenso del 12% respecto al año anterior, no afectó al puerto de Valencia que encabeza el segmento con un incremento del 1,4% que colocan a esta dársena en los 3,6 millones de contenedores manipulados. Bahía de Algeciras continúa en segunda posición con algo más de 3 millones de unidades y a la espera de que la naviera Hanjing comience a operar la nueva terminal de contenedores Total Terminal International Algeciras (TTIA) ubicada en la zona del puerto conocida como Isla Verde Exterior. La dársena catalana, que ocupa la tercera posición, es la

que sufrió un descenso del tráfico de contenedores más notable (cerca del 30%) debido principalmente a la marcha del puerto de la naviera DP World, y aunque el balance ha sido negativo, desde la Autoridad Portuaria señalan como aspecto positivo relacionado con el tráfico de contenedores el incremento del 13% producido en el transporte ferroviario de contenedores a través de las líneas que conectan el puerto con ciudades como Zaragoza, Madrid, Burgos o Lyon. Por su parte, el puerto de Tarragona lidera la corta lista de dársenas que han experimentado crecimiento en este segmento. Esta dársena, que ha acogido a la naviera DP World, ha incrementado el tráfico de mercancías contenerizadas en un 472% al pasar de las 430 mil toneladas de 2008 a los 2,4 millones de 2009. En cuanto al número de Teu's el crecimiento ha sido del 337%.

Cabe destacar que buena parte de este crecimiento en Tarragona se debe a contenedores en tránsito. Este tipo de tráfico tiene una doble lectura: por un lado confirma la excelente posición tanto de la península como de las islas Canarias como plataforma logística y de conexión entre las principales rutas marítimas alrededor del mundo; por otro, los contenedores en tránsito o transbordo dependen de las necesidades de los servicios regulares de las grandes compañías navieras y no afectan de forma directa a la zona de influencia de los puertos. Es decir; únicamente crean empleo en las terminales portuarias gestionadas por las navieras.

### **CRUCEROS Y PASAJEROS**

El tráfico de pasajeros ha resistido contracción económica mejor que otros segmentos, ya que ha cerrado el ejercicio con 25,2 millones de pasajeros que representan un descenso del 3,7%. Como en ejercicios

#### **Nº DE CONTENEDORES EN TEUS**

Autoridad portuaria	DICIEMBRE		ACUMULADO		VAR
	2008	2009	2008	2009	
Valencia	261.149	304.698	3.602.112	3.653.890	1,44
Bahía de Algeciras	273.265	269.252	3.327.616	3.042.782	-8,56
Barcelona	160.427	150.258	2.569.549	1.800.662	-29,92
Las Palmas	94.642	79.933	1.312.120	1.005.844	-23,34
Bilbao	43.357	43.636	557.345	443.464	-20,43
Santa Cruz de Tenerife	27.378	28.727	397.788	346.089	-13
Málaga	27.413	25.062	428.623	289.871	-32,37

#### **PESCA FRESCA (Tn)**

Autoridad portuaria	DICIEMBRE		ACUMULADO		VAR
	2008	2009	2008	2009	
Vigo	12.121	11.205	88.870	88.981	0,12
A Coruña	2.232	2.438	32.422	43.108	32,96
Bahía de Cádiz	1.243	1.094	17.646	19.763	12
Pasajes	1.619	1.658	7.667	15.866	106,94
Avilés	290	535	11.924	13.590	13,97
Santander	221	228	7.428	11.534	55,28
Gijón	468	222	6.196	11.231	81,26

anteriores destacan las líneas regulares que conectan los puertos de la península tanto con Ceuta y Melilla como con las islas Baleares y las Canarias. La Autoridad Portuaria de Baleares transportó algo más de 5 millones de personas. Esta cifra aunque algo inferior a la del pasado años (-7,6%) permite a este puerto mantenerse en el primer puesto seguido de cerca por Bahía de Algeciras con más de 4,8 millones. También el número de pasajeros que pasaron por el puerto andaluz desciende, pero sólo en un 4,3%. Entre las dársenas que transportan más de un millón de pasajeros todas retroceden con la excepción de Las Palmas y Almería que cierran el año con 1,4 y 1,2 millones de pasajeros respectivamente. Para el puerto insular supone un incremento de casi el 10% y para el andaluz un 1,7%.

El número de cruceros ha descendido hasta los 3.364 que representan un retroceso del 6,8%. Los puertos que se sitúan en las tres posiciones de cabeza —Barcelona, Baleares y Las Palmas— sufren los tres un descenso entorno al 10% respecto al año anterior. Únicamente Málaga, situado en cuarta posición, obtiene un incremento del 11,4% en el número de cruceros que han atracado en sus muelles. Este es uno de los pocos tráficos que han dado alguna alegría al puerto malagueño que ha tenido en el resto de tráficos un año para olvidar.

El tráfico de pesca fresca es uno de los segmentos que termina el año con un ascenso del 13,8% y total de 245 mil toneladas de pescado. El puerto de Vigo sigue como líder en este segmento con casi 89 mil toneladas; es decir, un tercio del total de pesca fresca que entra o sale en nuestras dársenas. A Coruña, con 43,1 mil toneladas, se coloca en la segunda posición. Además este puerto incrementa su volumen en un 33%. El tercer puerto en este tipo de tráfico es Bahía de Algeciras con casi 20 mil toneladas, que significan un crecimiento del 12%. Estos tres primeros puertos en la lista mueven casi el 60% de la pesca y experimentan incrementos en el tráfico de este segmento.

También hay que mencionar que el puerto de pasajes ha experimentado un incremento del 107% pasando 7,7 mil toneladas en 2008 a las cerca de 15,9 de 2009. Santander es otro puerto que sube más de un 55% el tráfico de pesca fresca en este ejercicio. En el lado negativo se encuentran los puertos de

## **El tráfico de contenedores medidos en TEUS descendió a 11,7 millones de unidades**

Marín con -27%; Barcelona con -17,2; y Almería con -13,4%.

A pesar de que los datos que se desprenden del balance de los primeros meses de 2010 apuntan hacia un incremento de los tráficos aunque los expertos continúan señalando como formulas para que las dársenas de nuestro litoral vuelvan a incrementar los tráficos. Para ello se pide congelar o reducir las tasas portuarias, contener el gasto y diversificar y ampliar la oferta. Desde Puertos del Estado se ha buscado ampliar la capacidad de las dársenas para captar tráficos terminando con la atomización y fomentando la intermodalidad de los puertos a través de conexiones con otros tipos de transporte especialmente el ferroviario. ■

J.M.S.



Foto: Ana Mangula

La reducción fue de 20 unidades

# Cae la flota bajo el control DE NAVIERAS ESPAÑOLAS

**Al igual que en años anteriores, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) hizo entrega de sus premios de Periodismo 2009 y aprovechó la cita para avanzar los datos sobre el transporte marítimo del año pasado. En el acto, en el que participaron junto al presidente de la Asociación el secretario general de Transportes, la directora general de Marina Mercante y el presidente de Puertos del Estado, se puso de manifiesto el delicado momento del comercio marítimo mundial y las perspectivas que ofrece para el sector en España la futura Ley de Régimen Económico de los Puertos.**

Cómo es bien sabido, el transporte marítimo resulta determinante para el comercio, tanto de la Unión Europea como de España, ya que es el responsable del 90% de los intercambios comerciales con terceros países y del 44% de los transportes internacionales entre los países miembros. También las cargas que se mueven a través de este modo de transporte son de una gran importancia estratégica para el desarrollo de estas economías. Casi la

mitad de los combustibles que consumimos y una parte importante de las materias primas de las industrias metalúrgicas o siderúrgicas, así como un alto porcentaje de cereales y otros productos agrícolas, llegan por mar.

Es por ello también que la incidencia de los cambios económicos se observen rápidamente en el sector del transporte marítimo. Así, al igual que el año pasado, el avance de los datos del transporte marítimo, tanto a nivel mundial como nacional, no invita al optimismo. La





***El sector  
del transporte  
marítimo  
7.850 millones  
de toneladas,  
en 2009,  
un 3,5% menos  
que en 2008***

crisis internacional ha golpeado también a este sector que movió 7.850 millones de toneladas, en 2009, un 3,5% menos que en 2008.

Según el informe de la empresa de servicios marítimos internacionales Clarkson, el transporte de graneles sólidos ha sido el material más transportado por mar el año pasado, con 3.577 toneladas (Tn), seguido del petróleo y otros productos, con 2.666 toneladas, y los contenedores, con 1.198 Tn, aunque todas se movieron en menor cantidad que en 2008. Por su parte, el volumen de gas natural que se transporta por mar es muy inferior (231 Tn) pero es el único tipo de mercancía cuyo transporte creció el año pasado y así se prevé que lo siga haciendo durante este año.

La crisis no ha afectado de la misma forma a todos los tráficos. Mientras que los graneles sólidos y los líquidos descendieron en torno a un 2,5 %, las cargas de contenedores retrocedieron un 10%. Otros sectores concretos, como el transporte de vehículos, perdieron un 30%, mientras que el gas natural, como ya hemos indicado, experimentó un aumento del 7%.

También la caída del Producto Interior Bruto (PIB) a nivel internacional ha tenido una inci-

dencia desigual en los países desarrollados, y así se ha puesto igualmente de manifiesto en los tráficos que dependen de ellos. Mientras en economías como la japonesa este indicador retrocedía un 5,2%, el resto de economías desarrolladas perdían, de media, un 3,2% y los países de la zona euro descendían un 3,9%. España por su parte, frente al tímido crecimiento del 0,9%, en 2008, el año pasado vio caer su PIB en un 3,9%.

Según los datos de Puertos del Estado, el tráfico portuario español alcanzó los 412,7 millones de toneladas; es decir, casi un 13% menos que el año pasado, un dato por debajo del obtenido en 2007. No obstante, este descenso tampoco ha sido igual en todas las dársenas. Mientras Valencia perdió un 3,9%, aunque se sitúa entre los puertos a nivel europeo que mejor ha capeado la crisis, Algeciras retrocedió un 6,8% y Barcelona un 17,6%, acorde con la caída experimentada por la industria automovilística.

Tienen especial interés para las navieras españolas los puertos insulares, concretamente el de Baleares, Tenerife y Las Palmas que perdieron un 30% en cargas como los graneles sólidos debido, en gran parte, a la caída del sector de la construcción.

No obstante, desde ANAVE destacaron que aunque estos datos no dejan de ser preocupantes, también los principales puertos europeos registraron cifras similares, como es el caso de Amberes (-16,7%), Róterdam (-11,9%), y Marsella y Génova, con un -13%.

Las previsiones del Fondo Monetario Internacional (FMI) apuntan también a una recuperación diferenciada para 2010. En este sentido, anuncian crecimientos positivos en la media de las economías avanzadas, algo que, según esta institución, en España precisará un par de años.

## **El puerto de Valencia, aunque perdió el año pasado un 3,9%, se sitúa entre los puertos que mejor ha capeado la crisis a nivel europeo**

Esta situación económica global, en palabras del presidente de ANAVE, *va a ser más larga para el sector naviero que para el conjunto de la economía mundial* ya que, aunque se prevea que la demanda va a ser positiva por la recuperación de la economía, la incorporación de buques nuevos posiblemente haga caer los fletes por el excedente de oferta. Así, en los próximos tres o cuatro años el número de petroleros aumentará un 27,8%; los graneleros un 61,8%; y los portacontenedores, un 29,5%.

### **CAMBIOS NORMATIVOS**

Durante el acto, el presidente de ANAVE aprovechó también *para felicitar al PSOE y al PP* por el acuerdo que, *salvo sorpresas*, hará posible la Ley de Puertos y destacó la idoneidad de la medida dadas las ventajas medioambientales que supone el transporte marítimo: *un instrumento clave para el relanzamiento de la economía española, por su notable incidencia en la competitividad de las importaciones y exportaciones de nuestra industria*, destacó Utor.

Existen *tres aspectos importantes* que debería contemplar esta Ley, según el presidente de ANAVE. Por una parte, con la intención de evitar que tráficos como los insulares y de cabotaje se vean perjudicados, propuso instrumentar mecanismos para compensar la eliminación o reducción de las bonificaciones a los tráficos citados. En este sentido, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ya se ha pronunciado sobre este tema y ha resuelto recientemente que España viola la normativa comunitaria al bonificar las tasas portuarias en tráficos con Baleares, Canarias, Ceuta y otros destinos de la UE, por lo que este aspecto deberá abordarse seriamente en la nueva Ley de Puertos.

Por otra, al igual que vienen reivindicando los armadores desde hace tiempo, *mejorar la relación costes-prestaciones de todos los servicios portuarios*, es decir, que estos servicios se adapten mejor a las necesidades de los buques y no viceversa. Y, por último, solicitó la inclusión de un representante de la patronal naviera en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, dado que *se trata de organismos públicos que gestionan infraestructuras públicas y se autofinancian con las tasas y cánones que perciben de los clientes*.

También se repitieron las demandas de equiparación con otros modos de transporte. Así, además de solicitar que el *apoyo al transporte marítimo sea un objetivo prioritario para el Ministerio de Fomento*, el presidente de ANAVE





reiteró a los representantes del Ministerio presentes en el acto, que se eliminen *las diferencias que actualmente discriminan negativamente al transporte marítimo* en lo que se refiere a la subvención de billetes a los residentes insulares.

Utor remarcó igualmente que sería conveniente para seguir apoyando al sector marítimo español, *no imponer restricciones al empleo de tripulantes extranjeros más allá de lo que contempla la Ley de Puertos y de Marina Mercante*. En este sentido, el presidente de ANAVE indicó que para que la flota bajo pabellón español siga siendo competitiva es necesario compaginar *una alta calidad de sus tripulaciones con unos costes competitivos*.

Según Manuel Carlier, director general de ANAVE, la flota ha crecido mucho en los últimos años y no hay tantas tripulaciones con experiencia, aunque sí destacó que el 95% de las dotaciones de los buques bajo bandera española son nacionales.

### **EL SECTOR ESPAÑOL EN 2009**

Centrándose ya en el comercio marítimo español durante el pasado año, el presidente de ANAVE avanzó que las empresas navieras españolas controlaban un total de 247 buques de transporte, con 3,95 millones de toneladas de arqueo (GT). Esto supone que, durante 2009, las navieras de propiedad española per-

***Aunque se prevé que la demanda va a ser positiva por la recuperación de la economía, la incorporación de buques nuevos posiblemente haga caer los fletes***

dieron 20 unidades con lo que el tonelaje total de la flota se redujo un 6,8%. Este descenso, según el gabinete de estudios de ANAVE, es atribuible a la bajas de buques de edad avanzada que, en años de mucha actividad comercial en los que los fletes se mantenían elevados resultaban rentables pero que, dada la situación actual, eran insostenibles.

Aunque el año pasado las navieras españolas incorporaron 6 buques nuevos frente a los 10 que incorporó en 2008, la inversión realizada fue casi del doble, pasando de 218 millones a 394 millones de euros, en 2009. Este desajuste se debe principalmente a la incorporación de buques de alta complejidad y tecnología, un tipo de inversión que, desde ANAVE, se viene promocionando en los últimos tiempos como una forma de inversión retribuable a corto plazo.

Por clase de buque, las nuevas adquisiciones corresponden a: tres buques de pasaje, un buque tanque, un carguero y un barco ro-ro. (Todos ellos, excepto uno, se registraron bajo bandera española, concretamente en el Régimen Especial de Canarias en el que se ofrece a estas empresas medidas más ventajosas).

Es por ello que, como ya hemos señalado en otras ocasiones, una de las características de la flota bajo pabellón español en los últimos años es su juventud. De hecho, las embarcaciones que navegan con bandera española siguen rejuveneciéndose año tras año y, con 13,2 años de media, es una de las más jóvenes del mundo.

De esta flota con pabellón español operaban 150 buques, 10 menos que el año anterior, y una GT de 2,27 millones. Por el contrario, los buques propiedad de navieras españolas que operaron bajo banderas extranjeras eran 97, con 1,7 millones de GT. Se aprecia por tanto, que aunque las navieras que navegan bajo pabellón español cuentan con más buques que las que lo hacen con bandera extranjera, estas últimas tienen barcos más grandes.

En este sentido, el secretario general de Transportes, José Luís Cachafeiro, expresó su preocupación por el descenso en el número de buques mercantes de pabellón español, que afecta al conjunto de la flota controlada por navieros españoles, y anunció la colaboración con el sector para *impulsar medidas que permitan una mayor presencia de la flota española en el tráfico marítimo* por ser éste, como ya hemos indicado, un sector estratégico para nuestra economía. ■

**A. MUNGUÍA**

# Los buques españoles mantienen sus estándares de calidad

## A PESAR DE LA CRISIS

**La flota mercante española finalmente ha logrado sobreponerse ampliamente a los resultados obtenidos en 2008 al reducir el número de detenciones en puertos extranjeros de seis a dos, en 2009. Aunque el porcentaje de deficiencias aumentó el año pasado de un 50,5% en 2008 a un 58,5%, los óptimos resultados logrados en otros capítulos han permitido que la flota española siga, un año más, en la Lista Blanca del Memorando de París (MOU).**



*El Memorando de París pretende mejorar la seguridad marítima, sacar de las aguas a los buques subestándar y proteger el medio marino.*

**S**e trata de una buena noticia, especialmente si tenemos en cuenta que, en 2008, se produjo un retroceso en la calidad de la flota española. Una mejora que también se ha apreciado a nivel global, ya que el año pasado el número de buques detenidos fue casi un 1% menor que en 2008.

A lo largo de 2009 se realizaron 94 inspecciones a 54 buques españoles. Los países que más número de revisiones realizaron a buques bajo bandera española fueron Portugal, Francia, Italia y Reino Unido.

La inclusión de España en la Lista Blanca del Memorando de París, junto a pabellones tan prestigiosos como los de Francia, Reino Uni-



do, Alemania y Portugal, entre otros, se debe al escaso número de veces en que nuestros buques han sido detenidos en otros países por incumplimiento de los Convenios Internacionales en materia de seguridad marítima.

Recordemos que el Memorando de París es un Acuerdo alcanzado por las Autoridades Marítimas de 27 países, la mayor parte de ellos pertenecientes a la Unión Europea, que pretende mejorar la seguridad Marítima, sacar de las aguas a los buques subestándar y proteger el medio marino. Para ello, las citadas administraciones realizan inspecciones y controles a los buques extranjeros que recalán en sus puertos, nunca a barcos de su propio pabellón, con lo que se garantiza la imparcialidad en la certificación del cumplimiento de las normas.

España ingresó por primera vez en la Lista Blanca en 2005, en la que permanece con otras 40 banderas, frente a 21 pabellones en Lista Gris y otros 21 en Lista Negra. En el logro de esta situación, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha colaborado activamente con la Dirección General de la Marina Mercante transmitiendo a sus asociados la información pertinente para mantenerse en los estándares exigidos por el Memorando.

### **LOS PUERTOS ESPAÑOLES, LOS MÁS ACTIVOS**

Las 2.172 inspecciones realizadas en puertos españoles sitúa a la administración marítima española como la más activa de todas las que forman parte del Memorando, ya que en nuestras dársenas tuvieron lugar un 9% de las inspecciones totales realizadas por todos estados miembros.

El hallazgo de deficiencias graves obligó a la Administración Marítima española a realizar 138 detenciones en puerto, aunque el número total de barcos a los que inmovilizó descendió al 6,4% frente al 7,5% de 2008. Aún con todo, España es uno de los países que más buques detiene quizás porque las condiciones de los buques que navegan por el sur son, en general, de menor calidad que los que lo hacen por la zona norte.

También en lo que se refiere a las inspecciones ampliadas, las Capitanías Marítimas españolas desarrollaron una intensa actividad. Así, se revisaron 212 buques, 63 buques menos que Holanda que fue el país que más reconocimientos de este tipo realizó. Estas revisiones se realizan a barcos considerados como de alto riesgo, entre ellos: los buques

## ***La Administración marítima española, la más activa de todas las incluidas en el Memorando, realizó 138 detenciones en puerto en 2009***

cisterna para productos químicos y gases de una antigüedad superior a diez años; los graneleros de una antigüedad superior a doce años; los petroleros con más de 3.000 toneladas de arqueo bruto y más de quince años, y los buques de pasaje de una antigüedad superior a quince años.

### **ENDURECIMIENTO DE LAS INSPECCIONES**

Las características de estas inspecciones sufrirán, a partir de 2011, una serie de modificaciones con las que se pretende controlar al 100% de los buques que entre en la región MOU. Así, se extenderá la actividad inspectora a los buques fondeados en aguas bajo jurisdicción de los puertos y, a cada buque revisado, se le asignará un perfil de riesgo que vendrá determinado por aspectos como su edad, tipo, bandera e historial de las compañías operadoras así como el número de irregularidades detectadas en los últimos 3 años, entre otras cuestiones.

También se modificarán los principios que rigen las medidas de rechazo en caso de detenciones múltiples, que se extenderán a los buques de la Lista Gris y en los que tampoco se excluirá a ningún tipo de barco. Además, estas medidas deberán mantenerse durante un período mínimo de tres meses, prolongándose hasta 12 meses en caso de que haya una segunda detención y al rechazo permanente sí se produce una tercera y no se rectifican las deficiencias en el plazo de 24 meses.

El MOU desarrolla, junto con las inspecciones rutinarias y las ampliadas, las conocidas como campañas concentradas de inspección que se realizan para vigilar sistemas o partes concretas del barco durante un período de tiempo limitado. La próxima campaña de estas características se desarrollará del 1 de septiembre al 31 de diciembre de 2011 y se centrará en el convenio de francobordo y la resistencia estructural.

Entre los resultados de la pasada campaña, en la que se vigiló la puesta a flote de los botes salvavidas, hay que destacar que uno de cada ocho ejercicios de abandono no se realizó correctamente, principalmente, por la falta de entrenamiento de las tripulaciones y que, en uno de cada seis casos, las instrucciones de manejo y la evaluación de los riesgos que conlleva la puesta a flote y la recuperación de los botes no fue satisfactorio. ■

A. MUNGUÍA



Balance del mercado de embarcaciones de recreo 2009

# NUEVOS RUMBOS para la náutica de recreo

***Aunque las cifras de matriculación el año pasado no invitan al optimismo, cerca de un 35% menos que en 2008, el sector de la náutica de recreo tiene motivos para albergar esperanzas. El compromiso de Marina Mercante con los representantes de esta industria parece estar dando ya sus primeros frutos y son ya varias las iniciativas adoptadas para mejorar, unificar y simplificar la legislación que regula este sector, algunas de las cuales las avanzamos en este reportaje.***

El sector de la náutica de recreo en España atraviesa una de las etapas más complicadas de su historia. La crisis económica y la falta de adecuación de la legislación a la realidad del sector son, quizás, las causas más palpables de esta situación. Conscientes de ello, los responsables de Marina Mercante se han puesto manos a la obra para elaborar una reforma legislativa que, probablemente, esté lista dentro de este mismo ejercicio.

Estas modificaciones cuentan con el apoyo de la directora general de la Marina Mercante, M<sup>ª</sup> Isabel Durantez, tal y como lo expresó en la jornada sobre Seguridad Marítima celebrada en A Coruña, y, anteriormente, en el Salón Náutico de Barcelona, donde mantuvo ya los primeros contactos con el sector. Unos cambios cuyo principal objetivo es que *la náutica de recreo tenga una normativa más moderna y desvinculada del ámbito de la marina mercante*, y *popularizar* así la náutica de recreo, apuntó la directora general.

La normativa que se aplica actualmente a este sector se recoge en un Real Decreto sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, y en una Orden Ministerial por la que se regulan las condiciones

***La náutica de recreo va a contar en los próximos meses con una legislación específica, en la que se incluirán tanto a las pequeñas embarcaciones como a los megayates***

para el gobierno de las embarcaciones de recreo, así como por otras órdenes y resoluciones que marcan disposiciones para distintos segmentos de la flota.

Con las nuevas medidas se pretende dotar al sector de la náutica deportiva de una legislación específica, en la que se incluirán tanto a las pequeñas embarcaciones como a los megayates, a través de la cual se simplificarán los trámites burocráticos, al estilo de las normas que se aplican en los países de nuestro entorno.

Concretamente, según informaciones a las que ha tenido acceso esta revista, algunos de estos cambios irán dirigidos a la simplificación de los trámites de matriculación de las embarcaciones de menos de 8 metros, a las que simplemente se exigirá un registro, un procedimiento similar al que se exige a las motos náuticas. Sin embargo, estos barcos no podrán navegar fuera de las aguas territoriales españolas (12 millas), a excepción de los barcos registrados en Baleares y Canarias.

## **MODIFICACIONES YA APROBADAS**

En este empeño, el Ministerio de Fomento ya dio un primer paso al aprobar un Real Decreto en el que creó la figura del Patrón Pro-

fesional de Embarcación de Recreo, un certificado que habilita a los capitanes de yate a desempeñar actividades profesionales a bordo de embarcaciones de recreo; en el charter náutico, en el traslado de embarcaciones o para participar como instructores de prácticas en escuelas náuticas. Con esta medida, se dio cumplimiento a una de las reivindicaciones históricas de este sector, no sin quejas por parte de otros, y se acerca a la náutica deportiva española, según la Asociación Española de Empresas Náuticas (ANEN), a la de países vecinos en esta cuestión.

Prueba de las modificaciones normativas que se están produciendo en los últimos meses en torno a la náutica de recreo es que, en lo que llevamos de año, se han publicado: una Resolución por la que se requerirá que la actitud psicofísica para el manejo de este tipo de embarcaciones sea realizada por Centros de Reconocimiento de Conductores, de forma análoga a los permisos para vehículos terrestres; una Orden sobre los requisitos que han de reunir los equipos marinos que llevan estas embarcaciones; y, por último, otra Orden sobre las condiciones de gobierno de los barcos de recreo.

Igualmente, en los próximos días verá la luz una norma que regulará los permisos temporales de navegación, conocidos comúnmente como "matrícula verde". Se trata de establecer un procedimiento por el que las empresas constructoras, importadoras, concesionarias o distribuidoras podrán utilizar sus embarcaciones (para traslados y exhibiciones) sin necesidad de matricular las mismas por un período máximo de seis meses.

### **MERCADO DE EMBARCACIONES 2009**

Aún con todo, el mercado de la náutica deportiva en España sigue cayendo y es quizás uno de los sectores que más está sintiendo la actual coyuntura económica. Al cierre de 2009, según ANEN, el mercado de embarcaciones de recreo cayó un 34,9%, respecto al año anterior, pasando de 10.304 embarcaciones matriculadas en 2008, a 6.700. Un dato preocupante, especialmente si tenemos en cuenta que 2008 ya fue un año bastante malo para esta industria.

La caída se ha sentido en todos los segmentos aunque, especialmente, han sido las embarcaciones a vela, que caen casi a la mitad -de 782 embarcaciones a 411 en 2009- las que más lo han experimentado. Pierden más o menos lo mismo, respecto a 2008,



las matriculaciones de embarcaciones neumáticas plegables y las semirrígidas, con un -26,4% y un -27,3%, respectivamente.

Las matriculaciones de las embarcaciones a motor, aunque descienden un 38% respecto a 2008, continúa siendo el tipo de barcos más demandado del mercado, con una cuota del 59,2%.

Lógicamente, debido a su precio, las esloras inferiores son las que menor caída experimentan con respecto a 2008. Así, las potencias inferiores a 65cv descienden un 29,5% pero se mantienen con la mayor cuota de mercado, incluso mayor que la obtenida el año anterior.

En cuanto a la nacionalidad de las embarcaciones, según el informe de ANEN, se observa un cierto mantenimiento de las matriculaciones bajo bandera española (entre 100 y 150 diarias). La crisis ha frenado la importación de barcos de recreo a favor de los fabricantes nacionales.

Donde se registra un mayor número de barcos a nivel nacional sigue siendo Barcelona, con un 12,4% de cuota de mercado, aunque también las matriculaciones cayeron un -39%, respecto a 2008. A la ciudad condal le sigue Baleares, con el 11,9%, y Madrid, con el 8,33%. ■

TEXTO Y FOTOS A. MUNGUÍA

## La costera de verdel, breve y problemática

**Los presidentes de las cofradías del Cantábrico se reunieron con el secretario general del Mar para reclamar el aumento de la cuota de verdel para la próxima campaña y demandar el inmediato trasvase de parte de la cuota de verdel de la flota de altura a la de bajura ya que el reparto de capturas a partes iguales entre la flota de cerco, de anzuelo y de arrastre de fondo ha perjudicado principalmente a la bajura que históricamente captura esta pesquería. Aunque la flota de cerco ha amarrado para presionar a la Administración poniendo sobre la mesa la inviabilidad económica de muchas empresas pesqueras de bajura si se mantiene este criterio para distribuir las cuotas y se hace un control estricto de las capturas, todo parece indicar que la campaña ha terminado.**



Las posibilidades de ampliar la cuota de verdel para que la flota de cerco gallega no se vea obligada a devolver al mar el producto pescado de forma accesoria y no tenga que volver a sus puertos base no parecen fáciles ya que las opciones barajadas no parecen viables. Así, obtener cuota de la próxima campaña parchearía el problema hoy aplazándolo para el próximo año; la posibilidad de intercambiar cuota de esta especie por otra tampoco parece probable debido al precio de primera venta de esta pesquería. Por tanto, la única opción que queda es la negocia-

ción que se ha establecido con Portugal para conseguir que el país vecino ceda 400 toneladas de su cuota (16% del total de la EU) y, de esta manera, se eviten los descartes de ejemplares que llegan mezclados entre otras especies como sardina o jureles.

La campaña, que ha contado con una cuota de 26.000 toneladas, se ha caracterizado por el buen precio alcanzado por el pescado en primera venta. En algunas lonjas se ha pagado dos o tres euros por kilo, aunque el precio medio ha estado en torno a un euro. Esta cifra dobla o triplica el precio que alcanzó el verdel la campaña

pasada. Esta circunstancia, ha hecho que las tres flotas hayan superado con creces la cuota que tenían asignada.

La flota gallega de cerco compuesta por 25 barcos, tras capturar las 6.000 toneladas que les correspondían en tres semanas y ante la negativa de la Secretaría General del Mar para conceder más cuota, iniciaron un paro amarrando en el puerto de Pasajes. De acuerdo con las capturas totales admisibles (TAC) cada embarcación ha podido capturar entre 15 y 18 toneladas de pescado cada día. Por tanto en poco más de dos semanas se ha agotado el cupo. ■

## Las rederas gallegas se movilizan contra la competencia desleal

**El colectivo profesional de rederas gallegas ha iniciado una campaña para denunciar el intrusismo profesional que afecta a su trabajo. Para atajar el problema que supone la competencia desleal ejercida principalmente por jubilados y personas que no están dadas de alta en la Seguridad Social y que hacen y arreglan redes a muy bajo precio, la Federación Galega de Redeiras Artesás ha puesto en marcha una campaña cuyo objetivo es llamar la atención del sector pesquero, la administración y la opinión pública con el fin de que esta profesión milenaria se realice en condiciones económicas y laborales dignas.**

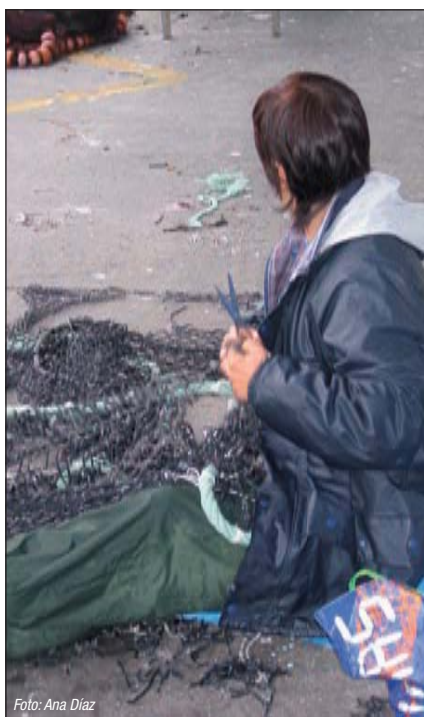


Foto: Ana Díaz

Las asociaciones de rederas, presentes prácticamente en todos los puertos pesqueros gallegos en los que realizan su trabajo estas mujeres, tras haber conseguido demandas tan importantes como el reconocimiento de la profesión han lanzado una campaña que pretende concienciar al sector pesquero gallego y a la administración autonómica para que luchen contra las redes de trabajo ilegal auspiciadas primordialmente por empresas de

efectos navales y por intermediarios de la zona que reparten y recogen redes. Estas prácticas—según las rederas— fomenta la manufacturación de redes por personas sin asegurar que constituyen una bolsa de economía sumergida. Hacer y reparar redes en estas condiciones laborales y económicas pone en peligro la continuidad de un oficio vital para el funcionamiento del sector pesquero artesanal y para este colectivo de mujeres que durante más de un lustro han luchado para la dignificación de su trabajo.

La docena de asociaciones de rederas inició sus primeros pasos en la localidad de Cedeira tras el naufragio del *Prestige* con un objetivo económico. Esta circunstancia estableció las bases de la federación creada a finales de 2004. Sus integrantes se enfrentan ahora al problema del intrusismo que se ha visto agravado por la crisis económica. Esta práctica conocida y permitida se produce en comarcas y pueblos enteros del litoral. Para erradicarlo y dignificar su actividad las rederas quieren concienciar a la sociedad sobre la importancia de esta actividad milenaria; piden a la administración que se implique en la lucha contra las redes de trabajo ilegal; y solicitan la colaboración del sector pesquero. ■

### • “Mar Egeo”, 17 años después

El último fleco judicial atañe al cumplimiento de la sentencia que obliga al Estado a abonar 11,5 millones de dólares a la aseguradora de la carga por la pérdida de parte del cargamento de crudo. Aunque aún no hay acuerdo sobre los intereses a abonar, aplicable por la demora en el pago de la indemnización, es muy probable que se resuelva en breve. La Administración ya ha depositado 15,2 millones de euros (sumados los intereses producidos) cuando tuvo que recurrir al Fondo de Contingencia para hacer frente a la sentencia. El Tribunal Supremo dio la razón a la Audiencia al considerar al Estado responsable civil subsidiario del delito de imprudencia temeraria cometido por el práctico del puerto.

### • Fondos marinos de Canarias

El Gobierno español ha desbloqueado el proyecto científico para ampliar unos 200.000 kilómetros cuadrados la soberanía nacional sobre los fondos marinos alrededor de Canarias. Para que la ONU apruebe la ampliación de las fronteras submarinas, se debe llevar a cabo la investigación de los fondos oceánicos para demostrar que la plataforma continental va más allá de las 200 millas, algo que estaba paralizado por el recorte en los presupuestos para el presente año. Defensa pondrá el buque “Hespérides”, con el que los investigadores retomarán sus trabajos el próximo mes de agosto. A partir de 2011, Ciencia e Innovación aportará el “Sarmiento de Gamboa”. Medio Ambiente, Medio Rural y Marino ha ofrecido el “Miguel Oliver”. España deberá tener listo su informe antes de mayo de 2014 para presentarlo en la Convención de Naciones Unidas sobre Derechos del Mar.

### • Vigo, centro de la pesca ecoeficiente

Del 18 al 20 de mayo, Vigo acogerá el primer congreso “E-fishing” sobre la eficiencia energética en el sector pesquero, dentro de las actividades programadas en el marco de la Feria Industrial de la Industria Naval, Navalia. A este congreso acudirán científicos de 15 países que debatirán sobre la transformación de la



## BREVES

...

energía, el diseño de maquinaria, el uso de energías renovables y la aplicación de las nuevas tecnologías en los buques. Los interesados en acudir a este congreso pueden registrarse en la página web [www.e-fishing.eu](http://www.e-fishing.eu).

### • 62 millones para la construcción naval

El Consejo de Ministros ha aprobado una ayuda de 62 millones de euros destinados al sector de la construcción naval con las que pretende contribuir a la mejora constante de las instalaciones del sector. Del importe total, 47,3 millones se distribuirán a través del Fondo de Reestructuración para financiar innovación, inversiones y formación de personal de los astilleros. Para optar a estas primas, las empresas interesadas deberán tener aprobado previamente su programa de actuación. El resto de la ayuda, 14,9 millones de euros, se destinará a subvencionar, a los potenciales armadores de buques, préstamos en condiciones más ventajosas que las que pueden conseguir en el mercado.

### • Nueva línea Barcelona-Tánger

Acciona Trasmediterránea comenzó a operar, el pasado 12 de marzo, una nueva línea de pasaje y carga entre Barcelona y Tánger, a través de su marca Ferri-maroc, que opera en las conexiones con Marruecos. Este servicio está cubierto por el buque "Albayzin", de 186 metros de eslora, 25,5 m. de manga y 6,85 m. de calado, con capacidad para 575 pasajeros, 200 vehículos y 2.230 metros lineales de carga, y alcanza una velocidad de 24 nudos. Las salidas desde Barcelona son los lunes y viernes y, desde Tánger, los martes y sábados.

### • Gijón acoge el Día Marítimo Europeo

Con motivo de la celebración del Día Marítimo Internacional, el próximo 20 de mayo se llevarán a cabo en Gijón una serie de actos centrados en la innovación de los sectores marítimos y sus repercusiones sobre la competitividad, la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible de las zonas

...

MURCIA

## ANSE estudia la interacción entre delfines y acuicultura

*La franja litoral comprendida entre Garrucha y Santa Pola, incluyendo toda la costa de la Región de Murcia, forma parte del estudio que está llevando a cabo la Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE) sobre la interacción entre los delfines y las granjas de acuicultura que se sitúan en los diferentes municipios costeros. El proyecto está financiado por la Fundación Biodiversidad.*



Foto: ANSE

A lo largo de los últimos años, tanto ANSE como otras entidades, han venido documentando la utilización del entorno de las granjas de cultivo marino como zonas de alimentación por parte de pequeños grupos de delfines mulares. Con estos trabajos se espera elaborar un censo y un catálogo actualizado de las poblaciones de delfines mulares de las costas del Sureste de España. Además, con esta información se pretenden establecer medidas de gestión y conservación que hagan compatible la actividad acuícola con la protección de las manadas de delfines mulares.

Y es que la presencia de los delfines viene provocando situaciones incómodas, afectando al trabajo en estas instalaciones de los buceadores que trabajan en el mantenimiento de las instalaciones.

Las principales líneas de trabajo del proyecto que está llevando a cabo la

organización ANSE, financiado por la Fundación Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, incluyen la colocación de hidrófonos en cuatro granjas de las provincias de Almería, Murcia y Alicante, que permitirán registrar la presencia de delfines. También se desarrollarán seis campañas de avistamientos en el mar a bordo el velero Else, para seguimiento de los animales y fotoindentificación.

Desde ANSE se ha elaborado un primer catálogo provisional de especies en las costas de la Región de Murcia. Según estos trabajos, se han identificado de momento a más de medio centenar de ejemplares, un número que representa, según indica ANSE, a tan sólo una parte de la población que habita esta agua.

Este proyecto que, como se señalaba al comienzo, se desarrolla entre las poblaciones de Garrucha y Santa Pola, finalizará en junio de 2011. ■

## Peces tropicales en el Mediterráneo

**Investigadores del Centro Oceanográfico de Baleares del IEO han constatado la presencia de 38 nuevas especies, casi todas exóticas, provenientes del Atlántico y del Índico. Al mismo tiempo, han observado que especies autóctonas han sufrido cambios en sus poblaciones.**



*Balistes carolinensis. Foto cedida por el IEO.*

Investigadores del Instituto Español de Oceanografía de Baleares han constatado la presencia de 38 nuevas especies en el Mediterráneo occidental, provenientes del Atlántico subtropical y tropical, que penetraron a través del estrecho de Gibraltar. El fenómeno, conocido como "tropicalización", está modificando la composición de la fauna del Mediterráneo. Los datos fueron presentados por los investigadores del IEO Enric Massutí, María Valls y Francesc Ordines, que señalaron que es difícil saber si alguna de estas nuevas especies ha formado una población estable, aunque sí parecen estar ampliando su presencia en este mar.

También han constado un desplazamiento de especies exóticas en dirección contraria: Especies de origen Índico-Pacífico, llegadas a través del Canal de Suez, han proseguido su expansión hacia el oeste, llegando incluso a atravesar el canal de Sicilia.

Los científicos también han constatado cambios que afectan a las

especies autóctonas del Mediterráneo. En este sentido, destacan que especies termófilas (las que pueden soportar condiciones extremas de temperatura), como la serviola, han mostrado cambios en su dinámica poblacional, al tiempo que han registrado un incremento en su abundancia y en su distribución hacia el norte, mientras que otras especies como el chanquete se han vuelto más escasas. Este fenómeno, que denominan "meridianización", puede observarse en las capturas de algunas especies comerciales.

Todos estos fenómenos, tanto la "tropicalización" como la "meridianización", podrían verse acelerados por el cambio climático, lo que requiere incrementar la investigación sobre sus implicaciones ecológicas y económicas. En todo caso, como señalan los científicos del Centro Oceanográfico de Baleares, ambos procesos podrían poner en peligro la identidad de la fauna del Mediterráneo. ■

## BREVES

costeras. Los actos conmemorativos de este Día, que tendrán lugar del 19 al 21 de mayo, abarcarán desde seminarios, a exposiciones y presentaciones de barcos y campañas de sensibilización sobre la importancia del mar.

### • Caída del precio del pescado

Los datos que se desprenden de las estadísticas sobre subastas en las lonjas del Principado ponen de manifiesto que siete de las diez especies que mayores ingresos proporcionan a los pescadores al cabo del año cayeron en su cotización en primera venta. La merluza, la especie estrella por volumen capturado, descendió de los 4,65 euros por kilo pagados de media en 2008 a los poco más de 3,5 euros por kilo del pasado ejercicio. Otras especies que han experimentado un descenso similar son el congrio y el gallo. Por el contrario, las tres especies que incrementaron su valor medio en primera venta en 2009 fueron el bonito, la bacalada y la sardina. Estas tres especies tienen en común que su volumen de capturas cayó y, por tanto, hubo menos producto para vender. Subrayando la idea de que vender más no significa más mayor beneficio.

### • Nuevo intento para regularizar la flota

Representantes de la administración central y la gallega se reunieron para de desbloquear el proceso para legalizar los 2.275 barcos que no se adecuaban al censo. De esta forma se pretende cerrar un proceso que empezó hace más de dos años y medio para adecuar las características declaradas en su momento al censo por los propietarios de las embarcaciones a las especificaciones reales de la nave. A partir de ahora se establecerán las bases legales del proceso con Madrid; el próximo paso será convocar a los representantes del sector para informarlos de los criterios que registrarán el proceso.

## LOS MEDIOS DE PROTECCIÓN

**La prevención de riesgos promueve la seguridad y la salud de los trabajadores en su entorno laboral, desarrollando actividades y medidas para evitar los riesgos derivados de la actividad que desarrollan. La protección afecta tanto al medio de trabajo y a sus instalaciones como a los equipos de uso individual.**

La prevención de riesgos laborales promueve la seguridad y salud de los trabajadores mediante la identificación, evaluación y control de los peligros y riesgos asociados a un proceso productivo. Además, fomenta el desarrollo de actividades y medidas necesarias para prevenir los riesgos derivados del trabajo.

La ley de prevención de riesgos laborales (ley 31/1995), en su artículo 15, define los principios generales de la acción preventiva. En el apartado h, dice textualmente “adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual”; es decir, siempre deben primar los métodos de protección colectiva sobre la protección individual.

Prevención y protección son dos técnicas que, teniendo una finalidad común: el evitar los riesgos sobre las personas, tienen, sin embargo, un significado totalmente diferente.

- Prevención es el conjunto de actividades orientadas a la conservación de la salud de las personas y de la integridad de los bienes para evitar siniestros. Tiene, por tanto, un carácter multifactorial que abarca todas las fases y procesos e implica todos los recursos de la empresa. Es, sin duda, uno de los principios básicos inspiradores de la ley de riesgos laborales.

- Protección es un concepto más limitado. Se trata del conjunto de medios materiales orientados a reducir los daños producidos por los accidentes.

### **CLASES DE PROTECCIÓN**

Los medios de protección se clasifican en dos grandes grupos:

- Protección Colectiva. Es la protección del medio de trabajo y sus instalaciones; especialmente, los equipos y máquinas.
- Protección Individual. Son equipos destinados a ser llevados o sujetados por el trabajador para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad y salud. Este tipo de protección sólo debe utilizarse cuando los riesgos no se puedan eliminar o corregir por otros sistemas de protección.

### **PROTECCIÓN COLECTIVA**

Orientada a evitar los riesgos para la integridad física de los trabajadores.

Son sistemas de protección colectiva en máquinas y equipos de trabajo:

- 1) Defensas. Elementos que protegen a los trabajadores de la proyección de partículas (sólidos o líquidos). Han de ser resistentes a impactos, permitir visibilidad, no molestar al trabajador, de fácil limpieza y no generar ningún riesgo.
- 2) Resguardos. Elementos que protegen de los órganos en movimiento de las máquinas, actuando como barrera material. Han de ser resistentes a impactos, corrosión y calor, proteger todo acceso, constituir parte integrante de la máquina, no generar un nuevo riesgo, permitir la lubricación y reparación de la máquina, no interrumpir el proceso del trabajo.
- 3) Dispositivos de seguridad. Elementos que protegen a los trabajadores de las maniobras peligrosas en el manejo y movimiento de la máquina. Pueden ser de varios tipos: limitativos (detienen el mo-





vimiento del trabajador haciendo imposible que penetre en la zona de peligro), obstructivos (que impiden la entrada del trabajador en la zona de peligro de la máquina), de ocupación (que ocupan las dos manos del trabajador para el accionamiento de la máquina), de célula fotoeléctrica (que impiden el funcionamiento de la máquina si se interrumpe el circuito de la célula).

## **PROTECCIÓN INDIVIDUAL**

Es el equipo de Protección Individual (EPI): cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador, para protegerle de los riesgos que puedan amenazar su seguridad o salud en el trabajo (artículo 4.8 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales).

En relación con los EPI, existen diferentes tipos de normativas, relativas tanto a la comercialización de los equipos como a su uso por parte de los trabajadores.

Los EPI deben proporcionar una protección eficaz frente a los riesgos que motivan su uso, sin que ocasionen riesgos adicionales ni molestias innecesarias. A tal fin deberán responder a las condiciones existentes en el lugar de trabajo, tener en cuenta las condiciones anatómicas y fisiológicas y el estado de salud del trabajador; así como adecuarse al portador tras los ajustes adecuados.

En caso de riesgos múltiples que exijan la utilización simultánea de varios EPIs, éstos deberán ser compatibles entre sí y mantener su eficacia en relación con el riesgo o riesgos correspondientes.

Los EPIs que se comercialicen deberán llevar el distintivo CE, que indica el cumplimiento de las exigencias esenciales de sanidad y seguridad previstas por la normativa comunitaria.

En principio, los EPIs están destinados a uso personal. Si las circunstancias exigen que el equipo sea utilizado por varias personas, se adoptarán las medidas necesarias para que ello no origine ningún problema de salud o higiene a los diferentes usuarios.

La protección personal consiste en el uso de EPIs por cada trabajador de prendas denominadas Equipos de protección individual.

Existen múltiples tipos y clases de EPIs. Éstos pueden clasificarse en función de la parte del cuerpo que protejan o en función de la protección contra los riesgos específicos para los que están diseñados.

## **CLASES DE PROTECCIÓN**

### **PROTECCIÓN DEL CRANEO**

- Casco de seguridad. Protege la parte superior de la cabeza contra golpes o choques.

### **PROTECCIÓN DE CARA Y OJOS**

- Pantallas y gafas. Protegen contra impactos y contra radiaciones.

### **PROTECCIÓN DEL APARATO AUDITIVO**

Son elementos de protección utilizados para reducir el ruido que percibe una persona situada en un ambiente ruidoso. Tienen que usarse obligatoriamente cuando los trabajadores se encuentren expuestos a niveles continuos diarios iguales o superiores a 90 dB (A) o 140 dB pico.

- Tapones. Se ajustan en la parte externa del conducto auditivo. Pueden ser de diversos materiales.
- Orejeras. Son una especie de ventosas hechas de material ligero o plástico y lleno de un material absorbente de sonido.

### **PROTECCIÓN DE EXTREMIDAD SUPERIOR**

- Guantes. Se han de elegir los guantes adecuados para protegerse de cada riesgo en un momento determinado.

### **PROTECCIÓN DE EXTREMIDAD INFERIORES**

- Zapatos.
- Botas.

### **PROTECCIÓN DE VÍAS RESPIRATORIAS**

- Mascarillas. Basándonos en el sistema de filtración del aire tenemos mascarillas autofiltrantes o de filtros intercambiables (mecánicos o químicos).
- Aislamiento de la vía respiratoria y aporte de aire limpio: equipos autónomos (el suministro de aire procede de una botella a presión que transporta el usuario, teniendo el aire exhalado salida al exterior) equipos de autorescate (se basan en un filtro químico que además de retener el dióxido de carbono exhalado genera oxígeno por medio de un proceso químico).

### **ROPA DE PROTECCIÓN Y DE TRABAJO**

Cuando se precise será impermeable, ignífuga o de abrigo.

### **TRABAJOS EN ALTURA**

Cinturones de seguridad, se clasifican en tres tipos:

- Sujeción.
- Suspensión.
- De caída.

### **PROTECCIÓN CONTRA RIESGOS ELÉCTRICOS**

Además del casco de seguridad, pantallas faciales y guantes aislantes se deben emplear otros equipos de protección.

- Herramientas manuales con aislamiento.
- Banqueta o alfombra aislante de maniobra.
- Pértigas de salvamento.

AUTORES:

HELENA ESTOPÁ PUJOL, MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA BARCELONA  
JORGE ORDUÑA CASADO, DIPLOMADO ENFERMERÍA SEM CATALUÑA  
M<sup>ª</sup>JOSE HERRERA CARRO SANIDAD AUXILIAR  
DE SANIDAD MARÍTIMA BARCELONA

## Anna Terrón, nueva secretaria de Estado de Inmigración y Emigración



Anna Terrón i Cusí ha sido nombrada Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, puesto que ocupaba hasta ahora Consuelo Rumí, quien a su vez se hará cargo de la Secretaría de Estado de Función Pública.

Anna Terrón, nacida en Barcelona en 1962 ha sido desde el año 2006 Secretaria para la Unión Europea, del departamento de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya, y Delegada del Gobierno de la Generalitat ante la Unión Europea, cargo que ha ejercido desde julio de 2004.

Desde febrero de 2004 hasta diciembre de 2007 fue Secretaria General del Patronat Català Pro Europa, cuyas funciones asumió la Secretaría para la UE después de su creación en el año 2006.

Fue diputada en el Parlamento Europeo desde 1994 a 1999 y reelegida para la siguiente legislatura que finalizó en 2004. Durante ese periodo fue portavoz del Grupo del Partido Socialista Europeo ante la Comisión de Libertades y Derechos de los Ciudadanos, Justicia y Asuntos del Interior, en la que se tratan los asuntos vinculados con la inmigración.

## XIV Premio Literario Nostromo

Un año más, y ya son 14, la Asociación de Amigos de Nostromo ha convocado el Premio literario "La Aventura Marítima", en colaboración con el Museo Marítimo de Barcelona y la Editorial Juventud. La fecha límite para presentar originales es el 30 de junio.

En el certamen pueden participar autores de cualquier nacionalidad que presenten una obra inédita y no premiada en otro concurso, escrita en castellano o catalán, cuyo tema sea ficticio y tenga relación con la navegación, la aventura y la cultura marina y, en general, con la mar. La narración debe tener un mínimo de 50.000 palabras.

Cada año el premio se dedica a un personaje. En esta edición, el elegido es Blas de Lezo (1687-1741), marqués de Oviedo, teniente general de la Armada. Las bases del certamen pueden consultarse en la página web [www.premionostromo.org](http://www.premionostromo.org). El ganador recibirá 10.000 euros y se publicará su obra.

## Exámenes para titulaciones de recreo en Galicia

El Diario Oficial de Galicia publicó el pasado 25 de febrero las fechas de exámenes para obtener los títulos que permiten manejar embarcaciones de recreo. Se trata de las pruebas de navegación básica, patrón de embarcación de recreo, patrón de yate, capitán de yate y patrón de motos náuticas A y B. Los interesados en participar en los exámenes deberán cumplir los requisitos establecidos en la orden de 8 de enero de 2009 (DOG nº11), presentar la documentación exigida y rellenar una instancia, dirigida al presidente del tribunal del centro en el que desean examinarse. Las fechas de los exámenes de las pruebas prácticas y teóricas son las siguientes:

PRUEBAS TEÓRICAS			
TITULACIÓN	FECHAS	HORA	LUGAR
Patrón para la navegación básica	4 de mayo, 7 de septiembre	16:30	Instituto Politécnico Marítimo-Pesqueo de Vigo Escuelas Náutico-Pesqueras de Ferrol y Ribeira
Patrón para embarcación de recreo	11 de mayo, 13 de septiembre	16:30	
Patrón de yate	20/21 de mayo, 23/24 de septiembre	16:00	
Capitán de yate	24/25 de mayo, 27/28 de septiembre	16:00	Instituto politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo
Patrón de motos náuticas A y B	4 de junio	16:30	
PRUEBAS PRÁCTICAS			
Patrón para la navegación básica	Se realizarán a partir del 30 de junio y 31 de octubre en las horas y lugares fijados por los centros en sus tablones de anuncios		
Patrón para embarcación de recreo			
Patrón de yate			
Capitán de yate			
Patrón de motos náuticas A y B	Las fechas y el lugar serán expuestos en el tablón de anuncios del Instituto politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo		

## Máster en medicina subacuática e hiperbárica

La Facultad de Medicina de la Universidad de Barcelona organiza el Máster en Medicina Subacuática e Hiperbárica, con el que los estudiantes pueden obtener 30 créditos universitarios. El Máster viene celebrándose desde 1980 y está declarado de Interés Sanitario por el Institut d'Estudis de la Salut de la Generalitat de Catalunya. El curso está formado por módulos de Fisiología ambiental, Medicina Subacuática, Capacitación para médico examinador de buceadores, Soporte vital en medio acuático, Medicina hiperbárica, Actualización y puesta al día en Medicina Subacuática e Hiperbárica, Prácticas en Centro de Medicina Hiperbárica, Técnica de Buceo y la realización de un proyecto final. Podrán acceder al máster los licenciados en Medicina y Cirugía y en Ciencias Biomédicas. Quienes deseen recibir más información pueden hacerlo por correo, fax o e-mail en CRIS-UTH-Dos de maig 301 (Hospital) 08025 BARCELONA Tel (34) 933-477-366 FAX (34) 934-503-736 E-mail: [cris@comb.cat](mailto:cris@comb.cat) – Unitat de Fisiología Humana – Campus Universitari de Bellvitge, Feixa Llarga s/n 08907 HOSPITALET DE LLOBREGAT, Tel (34) 934-024-517. Programa completo en <http://www.cccmh.com> El plazo de matrícula termina el 23 de abril y los estudiantes pueden solicitar becas

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

Dirección:  
Avda. Federico Silva Muñoz s/n.  
21412 Isla Cristina (Huelva)  
Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



Siempre  
hay alguien  
escuchándote  
al otro lado...



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

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español