

HOJA INFORMATIVA DEL PESCADOR

Servicio de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina

Génova, 24

M A D R I D

Tel. 224 37 41

1 de Diciembre de 1963

Año 1 - Núm. 1

Depósito Legal M- 16.516 - 1963

El Plus Familiar para los pescadores "a la parte", Pescadores a Africa Occidental
en la Reglamentación de Pesca de Cerco y Otr

Con su incorporación, se equiparan a los demás productores de la nación

La institución del Plus Familiar para los pescadores «a la parte» ha sido incorporada a la Reglamentación de 26 de julio de 1963, relativa a la Pesca de Cerco y otras Artes. Con tal medida —a todas luces absolutamente necesaria y justa— estos pescadores

Actualmente, el Ministerio de Trabajo está elaborando una ordenanza para extender el Plus Familiar a los pescadores encuadrados en la Reglamentación de Arrastre.



Todos somos herederos de nuestro pasado. Y el nuestro comenzó en el mes de diciembre de 1963, fecha en la que vio la luz la *Hoja Informativa del Pescador*. Nació con el objetivo de ser un vehículo de información al sector pesquero para hablarle de sus derechos, su problemática, sobre temas de

su medio de trabajo, del día a día... Así lo hacía constar en ese primer número, al igual que se declaraba "abierto a toda clase de ideas y a toda clase de proposiciones del sector".

Eran los primeros pasos. Pronto, un año más tarde, en enero de 1965, llegaron los primeros cambios. Se amplió el formato y el número de secciones, al

tiempo que estrenaba un nuevo nombre: *Hoja del Mar*. Con pocos medios y un grupo de entusiastas empezaba a dar los primeros pasos. Entre ellos, un joven con muchas ilusiones que colaboraba en tareas administrativas. Preguntado por el director de la revista, Joaquín Vidal, sobre lo que pretendía ser en el futuro contestó, no sabemos si con un punto de

La información, un servicio al sector



Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social

La información constituye un instrumento indispensable en nuestra sociedad, un derecho al que tengan la posibilidad de acceder todas las personas, al margen de su condición y clase. Es también una obligación de las Administraciones, especialmente para colectivos como el sector marítimo pesquero donde, por las especiales condiciones de su actividad, en muchos

casos a miles de kilómetros de sus casas, no podrían acceder fácilmente a la misma.

Fiel a ese compromiso, durante los últimos 50 años, esa necesidad de información para todo este colectivo ha sido

cubierta por el Instituto Social de la Marina, a través una publicación que, con diferentes nombres, pero con el mismo objetivo, desde 1963 con la "Hoja Informativa del Pescador", posteriormente con la "Hoja del Mar" y actualmente "Mar", han cumplido su objetivo de hacer más fácil el acceso a sus contenidos en cualquier parte del mundo tanto en papel impreso como en el marco de las nuevas tecnologías.

Durante este largo periodo y de forma ininterrumpida, por las páginas de "Mar" se han cubierto todas las informaciones relativas a la actividad relacionada con el mar, desde la pesca a la marina mercante, pasando por los puertos, los derechos y las obligaciones de los trabajadores, de los armadores, hasta los servicios públicos.

Es un orgullo para una Administración poder celebrar el medio siglo de una publicación que ha contribuido a tener un sector debidamente informado y es a la vez un compromiso que la misma siga cumpliendo su papel de servicio para el colectivo marítimo pesquero. ■

sarcasmo o porque lo tenía entre ceja y ceja: “Yo, lo que quiero es ser presidente del Gobierno”. Duró poco tiempo en esta revista y en el ISM, pues pronto comenzó su ascensión hasta la presidencia del Gobierno. El joven era Adolfo Suárez.

El proyecto se fue consolidando, así como los objetivos primigenios: divulgación e información. Un rincón donde tuvieran cabida un amplio espectro de opiniones y el sector se viera representado, al tiempo que se favorecía la comunicación entre la Administración y los administrados. Fueron años en los que *Hoja del Mar* iba ampliando el número de páginas e introducía grandes reportajes, al tiempo que aumentaba la tirada. Este crecimiento va acompañado de la llegada del color a algunas de sus páginas. Fue en el número 70-71 de septiembre-octubre de 1971. Años más tarde, en el número 215 de agosto de 1983, llegaría el cambio de formato, similar al que se mantiene hoy en día. Era el cambio a una imagen más acorde con los modos y gustos del momento. Poco después, ese cambio que se estaba operando en nuestra revista llevó al cambio de nombre. Eso ocurrió en el número 249 de enero de 1987. Desde entonces nos llamamos *Mar*, aunque para muchos de nuestros históricos lectores ésta siga siendo la *Hoja del Mar*.

Mejoras en el contenido, se ampliaban



los reportajes y se abrían más que nunca las posibilidades de comunicación del sector, de todo el sector, a tener en nuestras páginas una tribuna de opinión.

Fueron años tranquilos, aunque en los noventa *Mar* estuvo a punto de desaparecer. No se debió a problemas con la publicación, ni presupuestarios, ni de otra índole. Simplemente que alguien pensó que era el momento de cerrarla. Los años tranquilos se tornaron en me-

ses duros aunque, todo hay que decirlo, tremendamente gratificantes. Pues gratificante resultó comprobar cómo desde numerosas Cofradías, pescadores y científicos a título personal, grupos ecologistas, lectores... se volcaron pidiendo el mantenimiento de la publicación. La situación llegó a oídos de un senador que lo llevó a la pertinente Comisión de Pesca del Senado donde, por unanimidad, se pidió la continuación de *Mar*, al

La información en la política de pesca



María Damanaki, comisaria de Pesca y Asuntos Marítimos

La situación del sector comunitario de la pesca está marcada, en la actualidad, por la existencia de unos caladeros sobreexplotados y la necesidad de aplicar con urgencia una política de sostenibilidad que asegure la viabilidad de los mismos para el futuro. Aunque en los últimos años se han logrado mejoras sensibles en lo que afecta a una gestión más responsable de las aguas, las

actuaciones llevadas a cabo no han sido suficientes, por lo que se hace indispensable un nuevo esfuerzo para ajustar las posibilidades de pesca a la situación de los caladeros y para el desarrollo de unas pesquerías responsables.

En los últimos meses, con un total acuerdo entre la Comisión, los ministros de los países miembros y el Parlamento, ha sido aprobada una nueva reforma de la Política Pesquera Común que sustituirá, desde 2014, a la vigente de 2002. Esta nueva reforma, que se ha debatido en todos los foros comunitarios durante los últimos tres años, trata de dar respuesta a la situación de muchos de nuestros caladeros que se hallan al límite de la sobreexplotación y, a la vez, al cumplimiento de una serie de compromisos adquiridos por la Unión Europea en el ámbito internacional para el cumplimiento, en unas fe-



entender de gran interés el servicio que estaba prestando a las gentes del mar. Incluso una ministra de aquél entonces reclamó la revista para su ministerio, caso de que se decidiera finalmente prescindir de ella. El resultado es fácil de adivinar: aquí seguimos.

Con menos sobresaltos llegamos a enero de 2005, fecha en que se

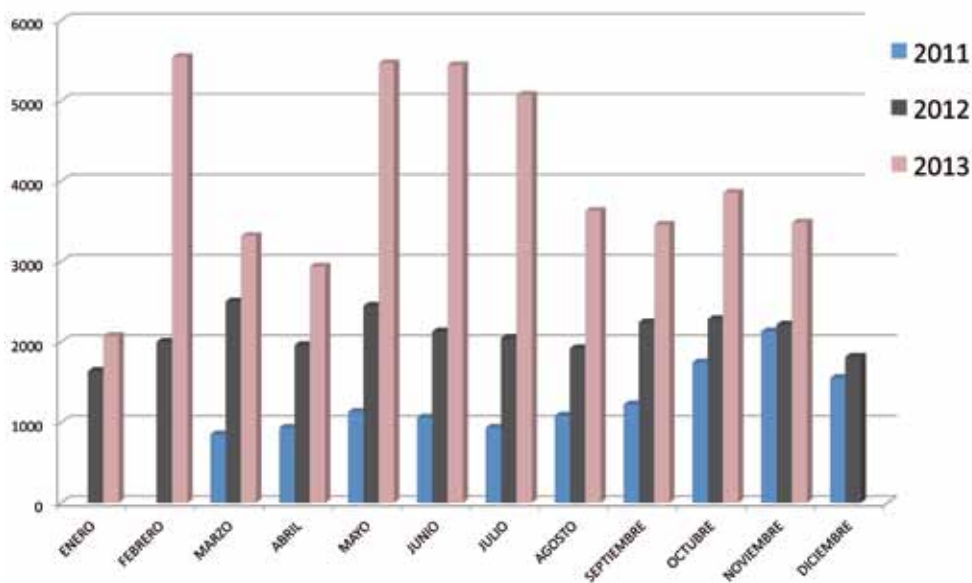
publicaba el número 434 a “todo color”. La modernidad se iba abriendo paso poco a poco. Entre algunas vicisitudes y ajustes presupuestarios, ya que la economía manda, la revista ha continuado adaptándose a los tiempos. Ahora, además, accesible desde la intranet (web interna del Ministerio de Empleo y Seguridad Social) e Internet (estamos alojados en la web de la Seguridad Social). La disminución de tirada se ha visto compensada con las visitas a través de estos nuevos accesos, con gran aceptación por parte de nuestros lectores, como puede observarse en la gráfica.

Y en eso estamos. En seguir cumpliendo nuestro objetivo principal que no es otro que informar al sector de todo lo que sucede en el medio marino, al tiempo que le ofrece sus páginas para expresar sus opiniones.

Queremos aprovechar, ya sea al menos esta vez, para hacer un reconocimiento a todos los que, de una u otra manera, han estado ligados a nuestra revista en estos 50 años. A todos ellos, sin los que esta publicación no habría llegado a ser lo que es, nuestro más enriquecido reconocimiento. Y a nuestros lectores, gracias, por seguir ahí. ■

Raúl Gutiérrez

Visitas a MAR en Internet



chas determinadas, de los Rendimientos Máximos Sostenibles en materia de capturas. Esta nueva reforma va a disponer, como principales instrumentos, entre otros, del desarrollo de planes plurianuales: desde el principio de precaución para garantizar que los efectos de la pesca sobre los ecosistemas marinos sean limitados, una progresiva eliminación de los descartes, algo inadmisibles siempre y más en un momento de escasos recursos, un mayor apoyo a las pesquerías artesanales, así como a las zonas que viven dependientes de la pesca, nuevas políticas de mercados, una mejora de los conocimientos científicos sobre la realidad de los caladeros y una política de gobernanza más descentralizada.

Para el desarrollo de esta reforma hasta el año 2020, el sector contará como instrumento financiero con el nuevo

Fondo Marítimo para Pesca dotado con más de 6.000 millones de euros, pero también con unos mayores mecanismos en materia de control, inspección y sanciones.

Al margen de todo ello, para que la reforma obtenga los resultados perseguidos, es importante que el sector pesquero disponga permanentemente de una adecuada información sobre la misma y más en un país como España, donde el sector tiene una gran importancia social y económica.

Desde esta perspectiva, esta comisaria se congratula del importante papel desempeñado durante los últimos 50 años por la revista Mar, del Instituto Social de la Marina, del actual Ministerio de Empleo y Seguridad Social, y señala sus mayores deseos para que la misma siga cumpliendo esos objetivos en el futuro. ■

De las ZEE al ingreso en la CEE

Los últimos 50 años han sido escenario de algunos de los cambios más importantes registrados en el sector de la pesca, tanto desde la perspectiva de las pesquerías mundiales, como en lo que afecta al sector en España.

Frente a la libertad de las flotas para faenar en todos los mares, los años sesenta y fundamentalmente en los setenta, fueron escenario una serie de movimientos relativos a los derechos de acceso a las aguas en los caladeros más importantes cercanos a las costas de cada país. Esos movimientos se fueron traduciendo en decisiones de muchos Estados de ir marcando lo que serían sus aguas jurisdiccionales hasta el límite de las 200 millas. Esos movimientos comenzaron a iniciativa de varios países asiáticos a los que siguieron otros africanos y de América del sur.

En 1973, en la Cuarta Conferencia de la Unidad Africana, 79 países no alineados apostaban por la extensión de las aguas hasta las 200 millas, posición que en 1977 siguen otros estados como Canadá, China, Australia y Estados Unidos y que finalmente tuvo el reconocimiento oficial en la Tercera conferencia sobre Derecho del Mar cuya acta final se suscribió en Jamaica en 1982 por 119 delegaciones. Con ello quedaban legalizadas las 200 como las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE).

En la actividad de la pesca se hallaban enfrentados dos intereses. Los de los países ricos, con flotas importantes, una gran capacidad de consumo y recursos escasos por el agotamiento de sus caladeros. Los países en vías de desarrollo, con escasa demanda, simplemente por su baja capacidad para hacer las capturas al no disponer de medios de explotación y no por falta de necesidades.

Fuera y dentro de la actual Unión Europea, los caladeros exteriores siguen siendo una necesidad para el sector

La generalización de las ZEE supuso un cambio importante para los intereses de los países en vías de desarrollo que iniciaron un proceso para la explotación propia de sus recursos o para lograr ingresos añadidos por la cesión de los mismos. En la parte contraria, las flotas de los países que habían operado libremente en esas aguas, partir de ese momento debieron negociar su acceso a las mismas.

España con la flota más importante de la UE, una gran demanda de los productos de la pesca y unos caladeros to-

Medio siglo de Mar, toda una vida en la mar.....



Javier Garat, secretario general de Cepesca

Cuando hace apenas tres años repasábamos la historia de la pesca española a través de los 500 números de la Revista Mar, publicación de referencia para las gentes del sector pesquero; apreciamos cuánto había cambiado el sector y, sobre todo cómo había evolucionado la mentalidad de sus gentes.

Si hace 50 años el objetivo era evolucionar tecnológicamente para pescar más, hoy buscamos ese avance tecnológico para

pescar mejor. Mejor para la conservación de los recursos, mejor para la rentabilidad de las empresas, mejor para los tripulantes y las regiones que viven de la pesca

y sus productos y su industria auxiliar, y mejor para los consumidores.

Y gracias a ese cambio de mentalidad hoy, 50 años después del primer número de la Revista Mar, entonces Hoja de Pescadores allá por 1963, podemos decir que la pesca española tiene futuro y está garantizada para las generaciones venideras.

Quizá sorprenda esta afirmación tan optimista, pero después de muchos años de sacrificio, reducción de la flota pesquera española en más de la mitad hasta los 9.894 buques operativos, recortes dramáticos de las posibilidades de pesca, acuerdos pesqueros con terceros países cada vez más reducidos y limitados, costes normativos asfixiantes, planes de gestión y recuperación de especies pesqueras mal explotadas y vulnerables,... es ahora cuando empezamos a ver los resultados y recoger los frutos.

Ha sido un camino difícil defendiéndonos de los infundados ataques de organizaciones medioambientalistas que, a pesar del desarrollo legislativo para este

talmente insuficientes para la actividad de sus flotas y para cubrir su demanda interna, fue uno de los principales países afectados por el cambio en las reglas de juego mundiales.

Ante esa situación no había otra salida que, bien suscribir acuerdos con esos países de caladeros importantes para acceder a sus aguas u operar vía empresas conjuntas bajo pabellón de esos países donde Pescanova, hoy en proceso de liquidación por su elevado endeudamiento, fue la empresa insignia del sector español con presencia en todo el mundo con más de un centenar de barcos.

De acuerdo con ese escenario, España, en aquellas fechas fuera de la actual Unión Europea, fue uno de los Estados más activos para adaptarse a la nueva situación ante las exigencias de sus flotas. Los diferentes gobiernos, desde la dictadura a la transición procedieron a la suscripción de casi una veintena de acuerdos fundamentalmente con países africanos como, Sudáfrica, Guinea Conakry, Cabo Verde, Mozambique, Angola, Senegal, Mauritania o Marruecos, con países sudamericanos como



Chile, además de otros como Canadá, Noruega o Francia. Además, entre los años de 1975 a 1985 España llegó a contar con 122 Empresas Pesqueras conjuntas con 240 barcos.

Con el ingreso de España en la actual Unión Europea, Bruselas se hizo cargo de los acuerdos suscritos con terceros países, política que se ha mantenido hasta este momento, aunque en algu-

sector y la enorme regulación y control del mismo, cuestionan permanente e injustificadamente su sostenibilidad, pero hoy podemos afirmar que estamos en la dirección correcta porque hemos demostrado que es posible una pesca sostenible y que es compatible la actividad pesquera con la conservación de los recursos.

A nivel mundial, la FAO apunta a que el 70,01% de los recursos está en un buen estado de explotación. Así mismo, la Comisión Europea reconoce también que el estado de las poblaciones de peces en la UE está mejorando. Por ejemplo, en el año 2005, el porcentaje de poblaciones que sufrían sobrepesca en el Océano Atlántico Nororiental era, según la Comisión, del 95%, mientras que, en 2013, este porcentaje ha bajado hasta el 39%.

Nuestra principal arma no ha sido otra que la ciencia, arropada por el sacrificio, tesón y experiencia de nuestras gentes.

Así, con la puesta en marcha de Planes de Gestión y Recuperación, guiados siempre por criterios científicos y un buen conocimiento del estado de los recursos hemos visto recuperar especies fundamentales para la flo-

ta y para la sociedad española como la merluza, la más consumida en España. El último informe del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), constató la recuperación del stock de merluza norte por la eficacia del Plan de Recuperación de esta especie llevado a cabo desde 2005 y estimó que ya se ha alcanzado el Rendimiento Máximo Sostenible en esta especie con una biomasa en récord históricamente alto y una mortalidad por pesca que ha descendido considerablemente en los últimos años.

Ejemplo parecido lo hemos vivido con la evolución del atún rojo, especie emblemática para las organizaciones ecologistas que han hecho de su defensa su razón de ser “engordando” los datos científicos al extremo de la extinción hace tres años para terminar constatando que hoy, en 2013 el stock de atún rojo se encuentra en niveles de biomasa históricamente altos y una mortalidad de pesca históricamente baja.

Hoy, la pesca española genera 38.800 empleos directos (tripulantes), el 28% del empleo pesquero de la UE - 138.500 tripulantes - que habría que multiplicar por cuatro empleos indirectos derivados de la actividad pes-

nos casos, la eficacia y la efectividad de las autoridades comunitarias en esta política ha sido inferior a la desempeñada directamente en su día por España.

Para el sector español de la pesca, un punto importante para su actividad por sus efectos posteriores, fue el inicio en 1983 de la política azul en el seno comunitario, para desarrollar un nuevo marco, desde las capturas a los procesos de comercialización. La puesta en marcha de esta nueva Política Común fue el resultado de la entrada en la actual UE en los años precedentes de algunos países con fuerte peso en el sector, como fueron los casos de Reino Unido, Dinamarca o Irlanda y también por la propia situación de los caladeros, política que no afectó a las aguas del Mediterráneo.

El momento clave que ha marcado la actividad del sector, desde la política de capturas a los mercados, se produjo en 1986 con la entrada en la actual Unión Europea. España disponía en ese momento, como en la actualidad, de la flota más importante de los países miembros. En consecuencia, no se trataba de un socio más,

Desde 1986 la flota se ha reducido a la mitad

sino de un país con unas posibilidades de capturas muy importantes.

Esta circunstancia marcó el proceso de las negociaciones con Bruselas y, en muchos aspectos, sus efectos negativos se han mantenido en los años siguientes. La entrada de España despertó temores en otros países con intereses en la pesca, lo que dio lugar a un proceso de integración progresivo en las políticas comunitarias, con limitaciones en materia de acceso a recursos y caladeros que no tenían otros países. Las flotas españolas tuvieron restringido el acceso durante un periodo transitorio a algunas de las aguas comunitarias más importantes como los mares Báltico, del Norte o el “box” irlandés. La llamada flota de los 300 barcos españoles que habían estado operando hasta la fecha en aquellas aguas, poco a poco se fue reduciendo por las medidas comunitarias hasta quedar en un centenar. En estas décadas se puede destacar la práctica desaparición de



quera, ya que, tal y como se recoge en la Exposición de Motivos de la Ley de Pesca Marítima del Estado, “el sector económico pesquero es un conglomerado de actividades íntimamente relacionadas que, basadas en la explotación y aprovechamiento de los recursos marinos vivos, abarca la pesca extractiva, la comercialización, la transformación, la construcción naval, la industria auxiliar, los servicios relacionados, etc., que configuran un conjunto económico y social inseparable”.

La Revista Mar, desde hace ya medio siglo, ha sido un canal esencial que, gracias al apoyo que el Instituto Social de la Marina ha dado siempre a nuestro sector, ha servido para fomentar este cambio de mentalidad y favorecer entre los trabajadores del mar ese compromiso con la pesca sostenible y responsable que nos garantiza que los hijos de nuestros hijos puedan seguir viviendo del mar.

Vuestras páginas son una herramienta más del Instituto Social de Marina que esperamos que después de la Reordenación de las Administraciones de la Seguridad

Social, siga existiendo como el referente en la protección social y promoción profesional de los trabajadores del mar a nivel nacional e internacional. Y que, como en los últimos 85 años, siga proporcionando una protección integral de los trabajadores del mar, mediante la formación marítima y sanitaria, la atención sanitaria-preventiva en tierra y asistencial a bordo y en el extranjero, y gestionando su Régimen Especial del Mar.

Nos habéis ayudado a divulgar principios esenciales para nuestra actividad como la seguridad, la profesionalización y la formación de nuestros tripulantes, a difundir una visión positiva de la pesca, que no acaba de calar en la sociedad civil y las instituciones europeas e internacionales.

No corren buenos tiempos para los medios de comunicación, menos para las publicaciones tan especializadas como la Revista Mar, pero desde Cepesca brindamos por otros 50 años de páginas informando, formando y difundiendo los aciertos y los errores de este gran sector. ■



la flota bacaladera y la eliminación de la industria dedicada a la captura y transformación de carne de ballena. Por el contrario, la entrada de España supuso la apertura de un nuevo mercado para la venta de los productos de la pesca de los demás países miembros. Países cuyas flotas estaban en retroceso, y que lejos de disminuir en estos años, se han consolidado con el mercado español como destinatario de sus capturas.

La integración de la Unión Europea supuso la aplicación de todos los mecanismos para la regulación de la

actividad de las flotas y en la gestión de los recursos, donde destacan las negociaciones de cada año para la fijación del Total Admisible de Capturas (TACs) y la asignación de las cuotas o posibilidades de pesca de cada país. España, de una forma progresiva, pasó a ser un miembro más, desde las políticas de gestión de los recursos, a las medidas destinadas al ajuste de las flotas con los procesos de desguace, construcción y modernización de barcos en base a los sistemas de apoyo comunitarios. Pero, de una flota con cerca de 20.000 unidades en el momento del ingreso de España en la actual Unión Europea, esa cifra se ha visto reducida a poco más de 10.000 unidades, un duro proceso de ajustes que ha afectado, tanto a las flotas artesanales como a los barcos que operaban en los caladeros comunitarios y a los caladeros exteriores. Esta situación se ha traducido en un ajuste en el volumen de las capturas, así como en el nivel de empleo directo en las flotas que bajó de casi 100.000 a unas 40.000 personas.

Frente al FROM como mecanismo propio para la regulación de los merca-

dos bajo la normativa nacional, con el ingreso en la Unión Europea el organismo pasó a ser el brazo ejecutor de los sistemas de retirada o almacenamiento articulados por Bruselas, hasta su reciente eliminación como organismo autónomo, para pasar a integrarse en la política alimentaria de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

La entrada en la Unión Europea era, en su día, una exigencia y una necesidad para no quedar como un país aislado en el conjunto de esas economías. Era también algo indispensable para el sector de la pesca que tampoco se podía quedar fuera. Sin embargo, el proceso de negociación no se hizo en pie de igualdad, y fueron el resto de los países con intereses en la pesca, desde las capturas a los mercados, quienes impusieron a España unas duras y discriminatorias condiciones de acceso que, año tras año se han ido limando con grandes esfuerzos y de las que aún quedan residuos como la llamada estabilidad relativa adoptada a la hora de asignar posibilidades de pesca que sigue perjudicando a las flotas españolas.

Pasado y presente de la política pesquera



Carlos Domínguez,
secretario general de Pesca

La adhesión de España a la Unión Europea en 1985 tuvo lugar en un momento de cambios profundos en la regulación de la pesca de altura en todo el mundo. La generalización de las zonas económicas exclusivas (ZEE) privó a las flotas de altura de las potencias pesqueras tradicionales de sus caladeros y obligaron a la celebración de acuerdos internacionales de acceso a los recursos pesqueros de las ZEE. Este hecho provocó en la flota española un fuerte golpe porque redujo notablemente su capacidad.

El sector pesquero español ha convivido durante largo tiempo con diversos lastres que han dificultado la defensa de sus intereses: una cultura de explotación de los recursos pesqueros, que buscaba el máximo beneficio a corto plazo; un recurso excesivo a argumentaciones socioeconómicas contradictorias con la consecución del óptimo biológico de los stocks; una mala reputación sobre el cumplimiento de la normativa pesquera y, en las dos últimas legislaturas, un desprestigio internacional y en la Unión Europea (UE), difícilmente superable; el abuso de subvenciones sin una política de objetivos coherentes con la política de recursos pesqueros y, finalmente, la falta de transparencia de la Administración respecto a todos los interesados: Comunidades Autónomas, representantes del sector pesquero y ONG's medioambientales

En contraste con esta situación, este Gobierno ha basado la inserción de la pesca española en la política de la UE

En este medio siglo del sector de la pesca, hay otros aspectos que no han experimentado cambios significativos. Se mantiene, aunque con menos actividad, las zonas tradicionales de pesca donde la misma constituye el eje de la economía. España sigue siendo un país con una alta demanda de pescado y de productos de la pesca con una cifra media total de casi 40 kilos por persona y año. Las importaciones siguen siendo la nota dominante para atender la demanda interna con una media actualmente de 1,7 millones de toneladas frente a unas exportaciones de unas 800.000 toneladas. La pesca, junto a la industria conservera, aunque con ajustes, se mantienen como elementos claves en la economía de buena parte de las zonas de la costa. ■

Vidal Maté



sobre tres pilares. El primero, disponer de un asesoramiento científico de calidad que nos permita defender la aplicación de las pesquerías a nuestro interés de criterios de rendimiento máximo sostenible en igualdad de condiciones con los que se aplican a las pesquerías de interés para otros Estados miembros.

El segundo, una vez determinado el nivel de explotación óptimo para cada pesquería, España defiende el aprovechamiento máximo que la situación biológica permita, ni más ni menos. Del mismo modo que no proponemos niveles de pesca insostenibles a largo plazo, no defenderemos sacrificios gratuitos de nuestro sector cuando los stocks se hayan recuperado.

El tercer pilar ha sido la garantía del cumplimiento estricto de las normas a través de un control ordinario (recogida de datos por vía electrónica o documental) y de una inspección rigurosa. Sólo así podremos demostrar el estado real de los recursos y alimentar los otros dos pilares antes citados.

Estos tres pilares se enmarcan en un clima de diálogo permanente con las CCAA y con los sectores interesados (incluidas las ONGs), a través de los Grupos de Trabajo creados para el Caladero Nacional y para los foros de diálogo existentes en cada grupo de pesquerías y para la preparación de reuniones internacionales, en particular los Consejos de Pesca.

Dos años después del inicio de esta legislatura, la Secretaría General de Pesca ha realizado un intenso trabajo. El balance es positivo, que se puede sintetizar en:

- Reorganización del Plan de Gestión del Cantábrico y Noroeste, que implicó el aumento de las cuotas de la flota de bajura en las especies de las que depende en mayor medida (caballa, jurel y merluza de anzuelo); la creación de las cuotas individuales transferibles para la flota de arrastre y ahora, en curso, el reparto individual para el cerco.

- El reparto de la cuota de boquerón del Golfo de Cádiz por puertos, con el que hemos pasado de cerrar la pesquería con sobrepesca y multa en 2011, a cerrarla en diciembre de 2013, sin haber agotado la cuota.

- Aprobación por parte de la UE de los planes de gestión del Mediterráneo (sonsera en Cataluña, chanquete en Murcia y Baleares, y draga en Andalucía).

- Aumento de la cuota de atún rojo, por primera vez desde 2006, y modificación en ICCAT de la temporada de pesca para la flota de Canarias.

- Desbloqueo de negociaciones de acuerdos pesqueros con Gabón, ya cerrado; Mauritania, donde se ha logrado revertir unas condiciones muy negativas que impedían a la flota española utilizar este Acuerdo, aunque no persuadir a sus autoridades de dar entrada a los cefalopoderos; y Marruecos, donde hemos pasado del rechazo del Parlamento Europeo en 2011, a la aprobación en la Comisión de Pesca de un

EVOLUCION DE LA FLOTA

<u>Año</u>	<u>número de barcos</u>	<u>Año</u>	<u>número de barcos</u>
1987	19.719	2000	16.655
1988	19.916	2001	15.385
1999	19.878	2002	14.877
1990	19.764	2003	14.374
1991	19.466	2004	14.941
1992	19.089	2005	13.693
1993	18.853	2006	13.398
1994	18.852	2007	13.006
1995	18.478	2008	11.394
1996	18.091	2009	11.116
1997	18.083	2010	10.847
1998	17.702	2011	10.505
1999	17.204	2012	10.116

Protocolo mejorado en cuanto a las posibilidades de pesca que ofrece a nuestra flota.

-En organizaciones regionales de pesca, estabilidad o crecimiento de cuotas en las especies de interés (atún rojo, pez espada, bonito, fletán o bacalao), con perspectivas en todo caso positivas a corto y medio plazo.

-Sobre la base de las evidencias científicas recogidas y aportadas por nuestros científicos (IEO) y gracias a la credibilidad, se ha logrado una subida sin precedentes (26%) dentro del mismo año para la merluza norte.

A este éxito, se suma la propuesta de la C.E. para la subida del TAC de merluza para el 2014 de un 49%. Cabría citar otros ejemplos en stock de interés para España como el boquerón, la caballa o la bacaladilla con perspectivas de mejora futura.

Por otra parte, la austeridad presupuestaria no ha impedido satisfacer necesidades de tipo estructural con los fondos nacionales y europeos. De esta manera se han atendido con ayudas las paradas temporales debido a la falta de actividad en los acuerdos de Mauritania y Marruecos; ayudas a la flota de Algeciras y de La Línea para compensar los obstáculos de las autoridades británicas de Gibraltar a su actividad pesquera; y las dotaciones presupuestarias para desguaces, en lugar de aplicarlas a paradas temporales.

En materia de control e inspección, hemos pasado de estar a punto de recibir cartas de emplazamiento por un incum-

plimiento generalizado del control de consumo de nuestras cuotas a la ejecución de un plan de acción de mejora del control sufragado con Fondos de la UE al 90%. Asimismo se ha mejorado la coordinación y eficiencia de los procedimientos para permitir una actuación más inmediata y efectiva de la Administración ante la constatación de infracciones pesqueras.

Finalmente se ha puesto en marcha una reforma de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado que, además de actualizar y simplificar viejos procedimientos, va a situar a España a la vanguardia de la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), en la Unión Europea y en el plano internacional.

En definitiva, España ha recuperado peso, presencia y notoriedad en las decisiones que toma la Unión Europea sobre pesca. La clara mejoría de la política de pesca española ha influido en el resultado de la reforma de la Política Pesquera Común (PPC), al introducir aspectos positivos como la flexibilidad entre cuotas de distintas especies o el mantenimiento de las ayudas a las paralizaciones temporales y definitivas, entre otras mejoras.

Un largo proceso de actuaciones recogidas en las páginas de la revista del Instituto Social de la Marina, Mar, que este año celebra los cincuenta años cumpliendo un importante servicio hacia las gentes del sector, y a la deseamos siga cumpliendo muchos más. ■

Cultivar el MAR

Desde la revista MAR hemos presenciado el desarrollo de la acuicultura. Una actividad que, si bien ligada al hombre desde hace miles de años, no ha sido hasta mediados del siglo pasado cuando experimenta un amplio crecimiento. El aumento de la población mundial, previsto para las próximas décadas, llevará consigo un desarrollo mayor de la actividad de la que seguiremos infor-

mando en estas páginas. La acuicultura está destinada a convertirse en un importante proveedor de alimentos de origen marino para las generaciones futuras.

La nueva Política Pesquera Común impulsará la acuicultura europea en los próximos años. Sin embargo, la importancia de la actividad no



Acuicultura con futuro



Raúl Rodríguez Sáinz-Rozas,
secretario general AQUAPISCIS
OPP Organización de
Productores Piscicultores

De todos es sabido que la pesca forma parte de la historia del hombre, lo que pocos conocen es que la acuicultura también. La piscicultura continental remonta su origen a épocas muy antiguas. La primera referencia escrita sobre producción de peces continentales en España data de 1129 cuando, a iniciativa del arzobispo Gelmírez, se construyó un criadero de peces en Galicia.

A pesar de los amplios niveles de crecimiento que la piscicultura ha logrado en

las últimas décadas, hoy en día es cuando adquiere especial relevancia. La FAO señala que la pesca extractiva parece haber alcanzado su techo productivo, estancándose en unas capturas cercanas a los 90 millones de toneladas anuales. Ante este panorama es inevitable pensar que la piscicultura adquirirá poco a poco un papel vital, al estar destinada a suministrar pescado, de manera sostenible, a una población mundial en continuo crecimiento.

Según los datos de dicha organización, la piscicultura continental, dentro de los sectores agropecuarios, ha sido la actividad que más ha crecido en el mundo en los últimos 30 años y se estima que la oferta de pescado procedente de la actividad irá creciendo en la próxima década.

España es uno de los países del mundo donde más pescado se consume (37 Kg. por habitante y año). Sin embargo, desde hace años, las capturas no logran abastecer las necesidades del mercado, obligando a acudir a las importaciones y a la acuicultura.

A pesar del estancamiento actual de la actividad en nuestro país, la piscicultura continental en España tuvo una época de esplendor, siendo referente europeo, tanto por volumen de la producción como por la calidad de los productos, alcanzándose cifras de hasta 40.000 toneladas/año.

Hoy, como sucede en otros países de nuestro entorno, la producción ha disminuido considerablemente por diferentes causas pero la calidad de los productos sigue siendo intachable.

Nos encontramos, por tanto, con un sector históricamente muy potente -al que la crisis mundial ha afectado negativamente- pero que presenta un futuro prometedor, con excelentes garantías de seguridad alimentaria y sostenibilidad, para proporcionar alimento a una población mundial, que no deja de crecer y que demandará mayores cantidades de proteínas de origen marino. Esta situación revaloriza el potencial de la actividad.

En resumen, en las últimas tres décadas (1980-2010) la producción mundial de peces comestibles procedentes de la acuicultura se ha multiplicado por 12, con un crecimiento medio anual del 8,8%. La piscicultura continental ha pasado en este tiempo de producir 2.095.000 toneladas, en 1980 (75%), a obtener 33.700.000 toneladas en 2010 (86,2%) Las perspectivas de futuro son positivas y muy esperanzadoras para la actividad. ■



es igual en todos los Estados miembros de la UE. En algunos, su relevancia económica y social supera ya a la de la pesca, como también ocurre en España en algunas Comunidades Autónomas.

La revista MAR a lo largo de su historia ha reflejado la evolución de esta ac-

tividad a través de noticias y reportajes hablando de las técnicas de cultivo de especies, del trasplante de semillas de chirla en el litoral suratlántico o de almejías en Vigo. También informamos de la instalación del primer parque modelo de ostras en Galicia, de la primera plan-

ta experimental de cultivos en Castellón o de los primeros ensayos de cultivo de lubina en el Laboratorio Pesquero de El Grao.

El desarrollo de la acuicultura va intrínsecamente ligado a la labor científica. MAR se ha hecho eco a lo largo de los años del desarrollo de Congresos e investigaciones. Así, hablamos de la creación de la Sociedad Europea de maricultura en Bélgica, del Coloquio Internacional sobre Biología y Acuicultura de los Atunes y de experiencias de cultivos marinos en Japón, México y Alemania. Informaciones que muestran la importancia de una actividad con proyección de futuro. ■

Ana Díaz

Acuicultura en evolución permanente



Javier Ojeda,
gerente de APROMAR

La acuicultura es una actividad que abarca muy variadas prácticas y una amplia gama de especies, sistemas y técnicas de producción. Tiene una historia de 4.000 años, pero ha sido en el último medio siglo cuando se ha convertido en una actividad socioeconómica relevante, dando empleo a más de 12 millones de personas en el mundo.

En España, las primeras experiencias de acuicultura en mares y ríos se remontan a la época romana. La acuicultura moderna se inició en el siglo XIX con las primeras piscifactorías de trucha en el Monasterio de Piedra de Aragón, el Centro Ictiogenético de La Granja de San Ildefonso, en Segovia, y las primeras bateas en Cataluña y Galicia. Pero, ha sido en los últimos 50 años cuando, basada en una combinación de cultura tradicional y el mejor conocimiento científico, se ha consolidado como una actividad económica de primera fila, aportando al mercado productos de alta calidad, valor nutricional, seguros y apreciados gastronómicamente.

El principal recurso acuático vivo producido en España es el mejillón, del que en 2011 se produjeron 212.500 toneladas, provenientes íntegramente de la acuicultura.

La producción acuícola en España en 2011 supuso un total de 272.000 toneladas, y alcanzó un valor en su primera venta de 457 millones de euros.

Respecto a la acuicultura de peces, las tres primeras especies son dorada, trucha arco iris y lubina. Pero la producción comercial se extiende a 22 especies diferentes de peces, moluscos, crustáceos y algas, tanto en agua marina como dulce, y sus usos no son sólo alimenticios sino también repoblación, productos farmacéuticos, cosméticos y energéticos. La acuicultura ofrece en España empleo a más de 27.000 personas que, si bien puede ser considerada una cifra modesta, su distribución, por áreas en las que las alternativas laborales son muy escasas, redobla su valor social.

Las empresas de acuicultura españolas son competitivas y cuentan con conocimientos y tecnología que están a la vanguardia mundial para cada una de sus especies. Por otra parte, el apoyo científico provisto desde centros de investigación y universidades es notable.

La acuicultura es la ganadería del mar, con lo que esta forma de producción aporta, por el control de los animales numerosas ventajas, tanto en cuanto al control de la calidad como de seguridad de los productos. Sin embargo, el consumidor medio arrastra aún, desde generaciones anteriores, una imagen onírica del mar como paraíso terrenal proveedor de pescado contra la cual compite con dificultad la acuicultura, pero que se irá difuminando con el tiempo.

Si bien España es hoy ya el principal Estado miembro de la UE en cuanto a producción de acuicultura, su proyección estratégica la sitúa como un sector económico y sostenible, pujante y competitivo, que creará riqueza y ofrecerá empleo de calidad.

Para ello debe crecer, perfeccionarse el marco administrativo que la regula, mejorar la ordenación espacial para facilitar la creación de nuevas granjas y dinamizar los mercados y la cadena de valor de los productos acuáticos. ■

COFRADÍAS, medio siglo de su larga TRAYECTORIA recogido en MAR

El primer número, hace cincuenta años, anunciaba su objetivo: informar al sector marítimo pesquero sobre temas de su interés. Un sector del que han formado parte importante durante siglos las cofradías de pescadores.

En mayo de 1977, el número 140 de la "Hoja del Mar" recogía la constitución de la Federación de Cofradías de Pescadores en la I asamblea plenaria que tuvo lugar en Guardamar del Segura. Aquella reunión dejó atrás unas estructuras político-sindicales obsoletas para impulsar nuevos estilos y formas de actuación acordes con los principios democráticos.

Entonces ya se apuntaron algunos desafíos a los que se enfrentaba el sector: la profesionalización, el precio del combustible, la importación indiscriminada de productos pesqueros, el incremento del rendimiento de las capturas, o el establecimiento de planes marisqueros, entre otros.

Algunos de estos retos todavía no han encontrado solución, otros, como el precio del gasóleo, no parece que la tengan. Además, a aquellos se han sumado las restricciones derivadas del acuerdo de entrada a la UE, como se puso de manifiesto en la última asamblea nacional el pasado mayo de 2012 en la que reforma de la Política Pesquera Común (PPC) tuvo un protagonismo notable.

Una mirada comparativa entre estos dos encuentros permite ver los cambios acometidos por estas corporaciones de derecho público que representan los intereses económicos de la bajura entre los que cabe destacar la profesionalización del marisqueo, la labor formativa realizada a través de las cofradías, la inversión en lonjas y puertos, y la apuesta por la sostenibilidad.

Los planes de marisqueo de la administración gallega implementados por los pósitos han profesionalizado este subsector en las últimas décadas generando riqueza y empleo en muchas cofradías.



Travesías paralelas



José M. González Gil de Bernabé, secretario general Federación Nacional Cofradías Pescadores

Desde la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores vemos con satisfacción el 50 aniversario de la Revista Mar que esperamos siga teniendo una larga andadura por ser una revista totalmente vinculada al sector pesquero.

Desde las Cofradías de Pescadores se reconoce la importancia del Instituto Social de la Marina y siempre que se han producido momentos de incertidumbre relacionados con el Organismo, las Cofradías han respondido solidariamente.

Es cierto que han existido, como en más de una ocasión se ha recogido en la propia Revista, momentos de negociaciones en algunos casos muy tensos (bases fijas de cotización, reforma coeficientes reductores de la edad de jubilación, etc.), pero que fructificaron de forma positiva para ambas partes, sin olvidar otras negociaciones donde las Cofradías de Pescadores fueron parte activa (incremento precios del combustible, etc.) y en donde el Instituto Social de la Marina jugó también un papel importante para la consecución de acuerdos.

La Revista Mar desde su fundación en diciembre del año 1963, ha recogido numerosas noticias sobre las Cofradías de Pescadores, organizaciones más representativas de la pesca de bajura en España y, en relación con la Federación Nacional, el resultado de todas las Asambleas Nacionales que se vienen celebrando cada cuatro años.

Asimismo, se han recogido actos y jornadas organizados por la Federación Nacional, de encuentros Cofradías del Mediterráneo, sobre la Reforma de la PCP, etc.



La mejora en instalaciones como almacenes o lonjas para facilitar la comercialización del pescado fresco ha sido destacable. Ahora, en este ámbito, se está constituyendo en seno de la Federación Nacional la Asociación de Lonjas que pretende unificar criterios dando entrada a una amplia gama de compradores que incrementará el rendimiento de las capturas.

También en el ámbito de la comercialización están los mecanismos de intervención en el mercado que la normativa europea canaliza a través de las Organizaciones de Productores (OO. PP.); estructuras a las que las cofradías tendrán que adecuarse para poder aplicar este instrumento determinante para sus intereses.

De la misma forma, tendrán que adaptarse para que su voz sea tenida en cuenta en Bruselas más allá de la participación que supone estar presente en los órganos directivos del RAC del Mediterráneo. ■

Jesús M. Salamanca

Por ser la actual reforma de la Política Pesquera Común un tema de suma actualidad, no pueden dejarse de mencionar las jornadas celebradas el 7 de noviembre de 2009 donde más de 200 representantes de Cofradías (profesionales en activo) se reunieron con los máximos representantes de la Administración comunitaria y de la Administración española.

Lógicamente, y en base a la tradición histórica y a la implantación actual de las Cofradías, se recordaba al inicio del periodo de consulta de la actual Reforma la referencia específica a la aprobada en el año 2002.

En la anterior Reforma se insistía, por los representantes de las Cofradías, que en la toma de decisiones se deberían utilizar todas las variables, no sólo económicas, sino también sociales, dado que en la pesca de bajura o artesanal se dan una serie de características especiales.

Se pedía expresamente un tratamiento específico referente a la gestión y conservación de los recursos, los productos

de la pesca (importaciones), donde mediante reuniones o seminarios la participación fuese más homogénea y específica del sector extractivo.

La actual Reforma antes de aprobarse ya ha privado al sector pesquero de un órgano consultivo a nivel europeo como era el Comité Consultivo de Pesca y Acuicultura (CCPA) que, con sus virtudes y defectos, permitía canalizar, a nivel europeo, a las organizaciones de ámbito nacional la problemática del sector.

No se ha buscado el potenciamiento de las organizaciones pesqueras europeas, algo que debemos considerar muy necesario, pero que en determinados sectores como el pesquero, es difícilísimo de lograr. El tiempo valorará la labor desarrollada por la Comisaria que creemos no ha sido justa ni equilibrada con el sector extractivo.

Pero habrá otro espacio en esta misma revista para escribir sobre esta reforma, ahora es momento de felicitación por este medio siglo de andadura. ■

PUERTOS, motor económico

La aportación de los puertos a la economía de nuestro país es significativa por su valor añadido bruto (VAB) y por la generación de empleo tanto de la industria portuaria como de la industria dependiente del puerto a través de su área de influencia.

Esta aportación ha ido pareja al desarrollo de la economía de nuestro país en las últimas cinco décadas como se refleja en los balances del tráfico total de las Autoridades Portuarias. Valga como ejemplo la evolución del tráfico portuario que en medio siglo ha pasado de los 75 millones de toneladas

de movimientos a los 475 millones de toneladas de tráfico con que cerró el pasado ejercicio.

Una evolución que no se ha producido de forma homogénea en todos los puertos, como muestra la evolución de Bahía de Algeciras, que hace medio siglo se entraba a la cola de las dársenas del país con poco más de 200 mil toneladas de tráfico, pero que el pasado ejercicio lo cerró como la primera dársena del sistema portuario con cerca de 90 millones de toneladas.

En este medio siglo, el desarrollo y las grandes obras de expansión de las principales dársenas del sistema portuario han sido noticia en las páginas de esta

publicación por la contribución económica que han tenido en muchas ciudades, cuya historia está vinculada a la de su puerto. Así, se ha informado a lo largo de la vida de la publicación de proyectos de modernización como el realizado en el contradique exterior del puerto de El Musel, que daba pie a escribir una amplia información con la “Historia y desarrollo futuro del Puerto de Gijón” publicada en el número 170 de julio de 1980. También se informaba, a finales de 2010, de la entrega de la última ampliación de la dársena—el nuevo dique de abrigo, que parte del Cabo de Torres con una longitud de 3.847 metros conformando una dársena de 140 hectáreas de aguas abrigadas—.

“Nuestros puertos han sabido adaptarse a las exigencias del tejido productivo español”



José Llorca Ortega,
*presidente del Organismo
Público Puertos del Estado*

Los puertos españoles de interés general desempeñan un papel clave en la economía española y en la cohesión de nuestro territorio. Las 28 Autoridades Portuarias, que gestionan 46 puertos del interés general, se distribuyen a lo largo de 8.000 km de costa, y a través de ellos se canaliza cerca del 80% de todo el comercio exterior español. Además, nuestro sector portuario integra a cerca de 100.000 trabajadores directos, entre Autoridades Portuarias y empresas

prestadoras de servicios, y 175.000 trabajadores adicionales tienen relación con él si se contabilizan los empleos indirectos e inducidos, repartidos por todo el territorio nacional, generando unos efectos sobre nuestra economía que en conjunto se sitúan en torno al 1,8% del PIB nacional.

Nos encontramos pues ante un sector estrechamente ligado a la economía productiva de nuestro país, integrado en el

territorio, con una capacidad real de encadenar efectos positivos sobre la economía y con un dinamismo que se pone de manifiesto en la evolución de los indicadores económicos y de tráfico a lo largo de los últimos años.

Desde el año 2009 el tráfico de mercancías en los puertos de interés general ha crecido a una tasa media anual del 5%. Esta tasa, particularizada para los flujos de exportación, asciende al 17,4%. El dinamismo de nuestros puertos se debe atribuir también a actividades de tránsito internacional de contenedores que, si bien no se relacionan directamente con nuestro tejido productivo, nos sitúan en el mapa de la logística marítima, nos mantienen conectados a las rutas transoceánicas que a día de hoy mueven la mayor parte del comercio mundial y nos facilitan el desarrollo de economías de escala y de ámbito.

Por ello, el objetivo del Sistema Portuario en su conjunto es la mejora de la competitividad de nuestro sistema de transportes. Una competitividad que descansa, en última instancia, en la capacidad de nuestra oferta de infraestructuras y servicios de transporte para adaptarse a las necesidades cada vez más exigentes del tejido productivo.

Estos objetivos se enmarcan en una estrategia clara y decidida del Ministerio de Fomento de impulsar la función logística e intermodal de nuestro sistema de transporte. Un



Desde la Revista Mar igualmente se ha informado de las normas que han regido el sistema portuario español como la Ley de Puertos aprobada en agosto de 2010 que contó con el apoyo de los grupos políticos mayoritarios en las cámaras. Una norma que establece los puertos como empresas que deben presentar resultados positivos no sólo en el orden financiero, sino también en el social y medioambiental.

De esta forma, esta legislación junto con la buena posición geográfica de nuestro país en las principales rutas transoceánicas, que colocan a los puertos en una situación ventajosa en la carrera por la captación de nuevos tráfico para seguir teniendo un impacto económico notable. ■

J.M.S.

impulso que, en el caso de los puertos, donde convergen todos los modos de transporte, donde se dan las economías de escala necesarias y en donde se dispone de los espacios necesarios para el desarrollo de actividad logística sobre la mercancía, acogemos plenamente y de forma proactiva.

Por ello, en materia de intermodalidad, en los puertos seguimos apostando por el desarrollo del ferrocarril como alternativa al encaminamiento terrestre de las mercancías marítimas. Así, tenemos programadas inversiones en el período 2013-2017 por importe de 261,7 M€ destinados a la modernización de nuestra red ferroviaria interior. Además, para favorecer esa apuesta, los Presupuestos Generales del Estado para 2014 contemplan un incremento de los incentivos económicos a la utilización del transporte ferroviario como modo entrada/salida de los puertos. El impacto económico inicial derivado de estos incentivos se ha estimado en 5 M€ adicionales a las bonificaciones que de forma particular pueda aplicar cada Autoridad Portuaria.

De igual forma, los proyectos de Autopistas del Mar y los de transporte marítimo de corta distancia permitirán no sólo mejorar la competitividad del tejido productivo y de consumo de los territorios extra-peninsulares, sino facilitar una alternativa al transporte por carretera. Ejemplos como la Autopista del Mar de Gijón entre España y Francia, en el atlántico, o los servicios regulares maríti-

mos en la fachada mediterránea, enlazando con destinos en Italia que contribuyen a descongestionar el paso de La Junquera, son ejemplos de los resultados de una estrategia que a fecha de hoy está permitiendo desviar a través del transporte marítimo del orden de 9 millones de toneladas de mercancías en camiones. Para dar continuidad a esta estrategia, el proyecto de Ley Presupuestos de 2014 prevé una reducción del 7,7% de la cuantía básica de la tasa que pagan los buques que realizan servicios de transporte marítimo de corta distancia.

La contribución de los puertos a la estrategia logística del Ministerio de Fomento también incluye la experiencia en la promoción de zonas de actividad logística y terminales marítimas interiores que se localizan en los ejes de los principales flujos de aprovisionamiento y distribución de mercancías de nuestro país. En este sentido, cabe citar las ZALes de los puertos de Barcelona y Sevilla, o los puertos secos de Coslada (Madrid) y Azuqueca (Guadalajara) o la terminal marítima de Zaragoza (TMZ), que contribuyen a conformar una red de nodos logísticos coherente con las necesidades del tejido productivo de cada región.

En definitiva, el sistema portuario español continuará trabajando y apostando por su completa integración en las redes de transporte, y participando en todos los proyectos que coadyuvan a que la economía española sea más competitiva. ■

MARISQUEO, empleo creado por la MUJER PARA LA mujer



Tradicionalmente el trabajo de la mujer en el sector pesquero no ha sido visible ni remunerado. Hasta fechas recientes, su labor—dependiendo de la duración de las mareas— consistía en gestionar la economía y cuidar de la familia, la embarcación y los aparejos. En determinadas zonas del litoral, además, extraía bivalvos: berberechos, alme-

jas y navajas. Una actividad realizada de forma inestable y desorganizada entendida como un complemento al salario de maridos y/o hijos. Por este motivo, la mano de obra femenina centraba su actividad en parcelas que no habían sido totalmente ocupadas por el hombre.

Hace dos décadas la administración gallega inició un proceso de profesionalización del marisqueo que ha permitido la asociación y organización de

Logros y reivindicaciones del marisqueo



Natalia Laíño Lojo,
presidenta Agamar.

Las dos últimas décadas fueron cruciales para el sector marisqueero de Galicia, tanto en el ámbito del marisqueo a pie como el de a flote.

Por todos es conocido que el marisqueo a pie era una actividad complementaria de ayuda a la economía familiar. En el año 1995 se dan los primeros pasos en el camino del reconocimiento del marisqueo como una actividad profesional pero hay que esperar hasta el 2000 para alcanzar un reconoci-

miento efectivo del marisqueo realizado a pie como una actividad profesional, lo cual conlleva la obligatoriedad de que, para ejercer esta profesión, hay que estar dado de alta en el régimen del mar.

La aparición de Agamar —como la primera organización independiente y que pretende ser la voz de un colectivo considerado débil dentro del sector de la pesca, aportando información sobre sus derechos y obligaciones, la formación adecuada a su ámbito laboral y la lucha por un cambio de legislación en beneficio de este subsector dentro de las cofradías— ha provocado que estos profesionales se impliquen cada vez más en todos aquellos ámbitos en donde se decide sobre su futuro y, por lo tanto, que se hayan vuelto más reivindicativos, que se manifiesten, denuncien todo aquello con lo que se sientan agraviados y que a través de la forma del asociacionismo hayan canalizado sus intereses y la defensa de los mismos. Resultando así en los últimos años más atractivo y noticiable para los medios de comunicación todo lo relativo al marisqueo. En estos se destaca la dureza de su trabajo, sus justas reivindicaciones y la condición de ser un colectivo mayoritariamente femenino.

Está claro que la información y la formación ayuda a que cada sector, en este caso el marisqueo, se organice para luchar por conseguir los mejores resultados por su trabajo, por la democracia en sus organizaciones y por ser reconocidos



estas productoras en el marco de las cofradías de pescadores, a través de las agrupaciones de mariscadores, o mediante cooperativas. La organización de estos colectivos ha posibilitado el paso de la extracción de lo producido por el mar al cultivo de productos del mar. Asociándose para crear empleo para la mujer. Ahora, otros colectivos como rederas o neskatillas, están utilizando este modelo para su profesionalización.

Una profesionalización que ha contado con el apoyo a nivel europeo a través de la Red Europea FEMME y, a nivel nacional, mediante la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero puesta en marcha por la Secretaría de Pesca. Estas plataformas —www/fishwomen.org o redmujerespesca@magrama.es— y los encuentros anuales han facilitado la comunicación e intercambios de experiencias entre personas y asociaciones del sector.

El marisqueo no atraviesa un período fácil como lo muestra la caída de

afiliación de trabajadoras por cuenta propia en el Régimen Especial del Mar que ha pasado de 6.917 mujeres en 2003 a las 5.031 de diciembre de 2012. Esta circunstancia se debe, en parte, a que la dura crisis ha incrementado el furtivismo. Una lacra que supone un doble perjuicio para las agrupaciones. Por un lado, desaparece producto de los bancos y, por otro, se comercializa sin pasar por lonja abasteciendo el mercado, lo que fuerza el precio del marisco en la subasta a la baja. Esta situación pone en riesgo no sólo las ganancias de muchas personas, sino también una labor profesional que implica horas de trabajo limpiando playas, sembrar las crías, asistir a reuniones, formación, etc.

Con todo, no parece que sean dificultades suficientes para frenar el avance de la acción colectiva de mariscadoras, rederas o neskatillas hacia la mejora de sus condiciones de trabajo y de vida. ■

J.M.S.

como profesionales, no solo en el ámbito de Galicia, sino también a nivel europeo. En este sentido, hay que destacar el reciente reconocimiento del marisqueo a pie, como parte de la pesca artesanal, en la Política Pesquera Comunitaria (PPC). Son logros que, sin la lucha organizada y la visibilidad del papel de la mujer en el ámbito del marisqueo a pie, no serían posibles.

Entre las metas alcanzadas para el sector marisquero, destaca el reconocimiento de los coeficientes reductores, que les permiten jubilarse antes de los 65 años, dejando atrás una profesión apasionante pero dura al mismo tiempo. Aunque, lamentablemente, no se llegó a conseguir en los parámetros en los que en un principio se pretendía, pero el hecho de este reconocimiento ha sido un gran avance. Otro logro a sumar es el derecho al paro para autónomos del mar, o las ayudas que permitieron jubilarse a las mariscadoras de más de 65 años que no alcanzaban el período mínimo de cotización aunque ahora éstas han sido significativamente recortadas por la administración.

Desde Agamar consideramos que el principal problema de la situación actual es la dejadez en el sector por parte de las autoridades competentes, que lo abandonan a su suerte en medio del temporal económico y productivo más negativo

de la historia: la producción escasea, con la ausencia de planes concretos que mejoren las técnicas de reproducción a través del fomento de la investigación I+D+i; no se ha trabajado en estos últimos años por conseguir una denominación de origen del producto; a esto se le suma que la demanda se reduce por la actual coyuntura de crisis; y esto conduce a la bajada de precios, lo que, evidentemente, hacen difícil la subsistencia del sector.

Otro gran problema es la falta de democracia interna en las cofradías y sus agrupaciones profesionales y el furtivismo, sin que desde la administración tomen medidas efectivas para la protección de los recursos.

La solución a estos problemas tiene que venir de la sensatez y la complicidad del gobierno con el sector. Precisamente, será el Ejecutivo el que deberá llevar a cabo los cambios para su desarrollo real, tanto desde el punto de vista legislativo como productivo. Para lograrlo, es imprescindible el saneamiento integral de las rías, la canalización de los puntos de venta, los controles sobre los productos foráneos, una denominación de origen del producto y la garantía de la trazabilidad con el consiguiente aporte de valor añadido a nuestros productos. ■

Testigo de MEDIO SIGLO de MARINA Mercante

No fue hasta febrero de 1965, poco más de un año desde que viera la luz esta publicación, cuando aparece la primera información sobre la marina mercante en la *Hoja del Mar*. A pesar de que la pesca y las políticas del Instituto Social de la Marina tuvieron durante muchos años gran protagonismo en nuestras páginas, la publicación no ha dejado de ocuparse de los problemas del sector del transporte marítimo y sorprende ver cómo algunos de ellos perviven hoy día. La *Hoja del Mar*, y después *Mar*, son y han sido testigo vivo de la historia de la marina mercante española y, por añadidura de los avatares de uno de los subsectores marítimos que más relevancia ha adquirido en este medio siglo.

Y es que hay cosas que no cambian, como prueba el tema que eligieron nuestros compañeros para insertar la primera información sobre marinos mercantes que recogía la publicación, allá por febrero de 1965: “Mejora de los salarios, primera preocupación de los marinos mercantes”, un artículo en el que analizaban las inquietudes de los marinos del momento.

En los años 70, la publicación refuerza la presencia en sus páginas del sector de la marina mercante y, prueba de ello, son los artículos, cada vez más numerosos, que hacen referencia a las condiciones de vida y trabajo de estos profesionales, y a todas aquellas cuestiones que pueden interesar a sus lectores. Así, bajo el epígrafe “España y su marina mercante”, se publican una serie

de informaciones donde se disecciona la realidad del sector y se insta, como si se tuvieran ciertas dotes adivinatorias por lo que vendría detrás, a “dar nuevos rumbos a la política naval”.

En su vocación de revista pública, la publicación inserta también otra extensa colección de artículos, realizados por el general de la Armada, José Luis de Azcárraga, que bajo el epígrafe “Glosas al derecho internacional vigente”, analiza desde el punto de vista jurídico los más diversos temas: desde la explotación de recursos, el transporte marítimo, la seguridad, los convenios y recomendaciones de la OIT, etc.

Y es que durante estos años, la *Hoja del Mar* da claras muestras de conocer a fondo la vida de un enrolado, tal y como prueban los reportajes que reali-

Volvamos nuestras miradas al mar



Jon Azkue Manterola, responsable internacional de marina mercante del Sector del Mar de la FSC de CCOO, miembro del Steering de IIF y, en Europa del Steering Committee de la ETF. Ponente en la negociación del MLC en 2006 y delegado de los trabajadores españoles en la Conferencia Marítima del mismo año de la OIT.

“Erase un señor que llegaba a casa tras una inmensidad de tiempo ausente en no se sabe donde para el crío de 5 años que, en 1963, no entendía la alegría de su madre por la llegada de aquel señor; era el niño que sentía que debía compartir a su madre hasta ese día en exclusiva... era el marino que regresaba a casa con la satisfacción del deber cumplido y con el sentimiento de que en unos días volvería a irse otros once meses dejando

de nuevo solos a los que más quería....era una vida dura... era una vida perra...y pese a todo era una vida viva.” (Dedicado a mi padre).

Me he permitido esta licencia porque quería reflejar que ante todo es imposible sustraernos de lo que era verdaderamente la Marina Mercante hace 50 años, sin citar el valor y sacrificio de los miles de marinos españoles que eligieron los barcos como centros de trabajo. Valor y sacrificio poco reconocidos, con salarios insuficientes y unas condiciones de trabajo que impedían prácticamente lo que hoy llamamos conciliación de vida familiar: 11 meses de trabajo y 1 mes de vacaciones.

España contaba, eso sí, con muchos barcos, con muchas navieras y con excelentes profesionales: herederos de la histórica tradición marítima de nuestro País, que 50 años después languidece sin que nadie ponga el cascabel al gato.

Hay hitos históricos para el mayor cambio en nuestra marina mercante y uno es, sin duda alguna, la constitución del Sindicato Libre de la Marina Mercante al que se

zaron algunos de los colaboradores de la revista a bordo de buques como el "Cimadevilla", del "Glaciar gris", y años más tarde, del superpetrolero "Santillana", en todos ellos se ofrecía una descripción minuciosa del trabajo y la vida en los buques, lo que les sirve para ahondar en la demanda de una mayor humanización del trabajo de marino, que tanta falta hacía.

En estos años, nuestro país empieza a tener consciencia de la necesidad de poner en marcha medidas que mejoren la seguridad de la flota, una preocupación que sin lugar a dudas queda plasmada en nuestras páginas. Así, la revista anuncia a "bombo y platillo" la modificación del carácter técnico de las radiocomunicaciones de los buques, en cumplimiento del Convenio SOLAS de la OMI o, años más tarde, del abandono del método MORSE.

Además, en los 80, España comienza con los preparativos para su entrada en la Comunidad Europea, que se producirá en 1987, y, por tanto, se intensifican todas estas políticas idea-

afiliaron la inmensa mayoría de los marinos, allí por 1974, y su tremenda actividad tras la muerte del dictador en los primeros años de nuestra democracia. La consecución del Convenio General de la Marina Mercante, tras la decisión de ir a la Huelga de más de 700 buques, fue el primer paso a la humanización y a la civilización del trabajo en la Mar.

Humanización porque se limitaba a 5 meses el periodo de embarque, y civilización porque lográbamos deshacernos de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante que nos militarizaba. Pocos años después cambiamos las Comandancias Militares por Capitanías Marítimas Civiles.

Los 80 nos trajeron una lucha activa en defensa de los puestos de trabajo por la reconversión que sufrió también nuestra Marina Mercante. Fue inútil: desaparecieron cientos de buques, aunque logramos salidas más dignas para los trabajadores de la mar. Mientras tanto, en 1986, el Sindicato Libre de la Marina Mercante se integraba en CCOO.

Desde entonces hasta la actualidad, la realidad se ha empeñado en hacer cada vez más pequeña nuestra marina mercante. Hoy, 50 años después, apenas vislumbramos

futuro en la mar, en barcos españoles. No hemos sido capaces de generar un empresariado que apueste por los barcos; se empeñan en criminalizar a la gente de mar en naufragios y desastres como el Urquiola, Aegean Sea o Prestige denostando una profesión de la que alejamos a nuestros jóvenes, cuando es reciente la incorporación de la mujer al Sector.

Desde CCOO, desde nuestra internacional la ITF, seguimos exigiendo una política marítima y empleos para los marinos españoles, para los marinos europeos. ¿Dejaremos que se pierda el conocimiento marítimo en pocos años?. ¿Sabéis nuestros gobernantes lo que significa esto?. Joder, con perdón, volvamos nuestras miradas a la Mar! ¡Llenemos nuestras Escuelas de Náutica de jóvenes!. La gente de mar, marinos y pescadores, de todos los tiempos se merecen este esfuerzo!.

Y por último nuestra más sincera felicitación por el 50 aniversario de Mar, revista que junto al Instituto Social de la Marina siempre nos ha dado cercanía. Gracias de corazón.



das para mejorar la seguridad y la lucha contra la contaminación, en línea con la estrategia marítima comunitaria e internacional.

De hecho, desde estas instituciones se recuerda a nuestro país su compromiso con los acuerdos y convenios internacionales, por lo que en la *Hoja del Mar* proliferan las informaciones sobre los mismos, una tarea de difusión de gran valor informativo para sus lectores y como no, de concienciación.

Se pueden leer gran número de artículos sobre las nuevas normas relativas a horas de trabajo y salarios, las recomendaciones de la OIT sobre empleo y bienestar de los navegantes, o el Convenio sobre Seguridad de la OMI al que, en 1982, la revista dedica un amplio reportaje de seis páginas a todo color. Pero también dentro del ámbito nacional, allá por 1984, la publicación del ISM convoca y ofrece sus páginas a expertos en la materia, entre los que están representantes de la administración, organizaciones profesionales y sindicales- en un reportaje en el que

analiza todas las cuestiones referidas a la seguridad.

Esta década no es muy buena para la marina mercante española, que se ve abocada a profundos cambios orientados a lograr una mayor competitividad y modernización de cara a la adhesión a la CE, y en los que se pierden muchos puestos de trabajo y el tonelaje de la flota queda reducido a la mitad.

Como no podría ser de otra forma, la *Hoja del Mar* se hace eco de las vicisitudes, accidentes y tragedias ocurridas en el desarrollo de esta arriesgada actividad. Así, se elaboran reportajes a toda página con motivo del hundimiento del "Queen Elizabeth", del incendio del motobuque "Satrustegui" en 1973, en el puerto de Barcelona, o del trágico accidente del "Cala Gran", hundido a 8 millas de Estaca de Bares dejando siete desaparecidos, o de la triste suerte de los seis tripulantes muertos a bordo del petrolero "Tiburón", tras ser alcanzados por un misil en 1984.

Pero a pesar de que hay cosas que no cambian, otras sí lo hacen, y la *Hoja del Mar* no sólo ha estado en momen-



Alumnas de la Escuela de Náutica de Barcelona

LAS PRIMERAS MUJERES MARINO DE ESPAÑA

—¿Tenéis algún antecedente familiar o simplemente estudiáis náutica por vocación?
 —Angéles: Mi padre es oficial de la Marina Mercante y tengo algún tío que también ha sido marino; además, mi hermano está también estudiando Náutica en esta misma Escuela; aparte de eso, siempre he tenido vocación por todas las cosas de la mar.
 —Encarnación: Toda mi familia está relacionada con la mar, mi padre estuvo navegando primero en buques extranjeros y luego en Keppas, y mis hermanos son marinos; además, otra parte de la familia son pescadores, por eso y porque me gustaba decidir estudiar Náutica.
 —¿Habéis tenido alguna dificultad extra por el hecho de ser mujeres, o el trato que se os ha dispensado es hasta el momento correcto?
 —Angéles: Ningún tipo de problema ni de rechazo; por supuesto, tenemos más trato con unos compañeros que con otros, pero eso es igual que lo que ocurre en todas partes.
 —Encarnación: Yo tampoco he tenido ningún problema.
 —¿Tenéis decidido qué rama profesional vais a escoger y a qué pensáis dedicaros?

Flota competitiva y profesionalizada



Manuel Carlier Lavalle, director general de ANAVE y presidente de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain)

En nombre de ANAVE y de los navieros españoles, felicitamos a la revista MAR por sus primeros 50 años de vida y le agradecemos la oportunidad que nos brindan de aparecer en este número especial.

En esos 50 años, las empresas navieras españolas y sus flotas han cambiado de una forma extraordinaria. En 1963, los navieros españoles operaban 174 buques mercantes de transporte, con 1.791.000 toneladas de registro (entonces TRB). En los siguientes 15 años, la flota española creció muy rápi-

damente, llegando en 1978 a un máximo de 691 buques, con 7.639.000 TRB, para a continuación experimentar un rápido declive, que llevó la flota de pabellón español a sólo 975.000 TRB, en 1994. Hoy, navegan bajo bandera española 130 buques, con unos 2.220.000 GT y las navieras españolas operan bajo otros pabellones unos 80 buques, con 1.900.000 GT.

Estos fuertes vaivenes han venido condicionados no sólo por el conocido carácter cíclico del mercado marítimo sino también, y de forma más marcada, por los cambios en el marco regulatorio. De una regulación proteccionista y autárquica, pasamos, con la entrada en la Unión Europea en 1986, a un mercado completamente liberalizado, en el que sólo subsisten las empresas competitivas. Eso justifica el fuerte descenso registrado en los años 80, que sólo se detuvo gracias a la introducción del Registro Especial de Canarias (1992) y sus ventajas fiscales y laborales (1994).

Las empresas navieras españolas de 2013 son mucho más competitivas y profesionalizadas que las de 1963, que en

caros con preferencia en el futuro?

Agüel: Yo quiero hacer especialidad de puente; además, estoy matriculada en la Facultad de Derecho, y en el futuro quisiera especializarme en Derecho Marítimo, pero sin dejar de navegar, e intentando combinar ambas cosas.

Encarnación: Estoy matriculada en puente y quisiera llegar a ser capitán.

—¿Cómo veis la cuestión de que, además del departamento de cubierta, las mujeres vayan a otros departamentos, como máquinas, radio, e incluso realizar funciones de maistranza y submaistranza?

Agüel: No creemos que exista problema alguno, y dependerá únicamente de las preferencias individuales; incluso yo creo que llegarán a existir buques totalmente tripulados por mujeres.

Encarnación: Creo que de haber alguna dificultad será por el hecho de que algunas tareas tengan más dureza que otras, pero en general no pienso que haya ningún problema para que la mujer realice cualquier trabajo a bordo.

Durante el diálogo se ha planteado el posible problema que puede representar a bordo el ejercicio de mando por las mujeres, pero ambas están de acuerdo en que este problema no es especialmente femenino, sino que es similar para cualquier persona y depende más del carácter, la preparación, la competencia y la personalidad, que del sexo. Además, está el caso de los países donde ha existido o existe una mujer presidente de Gobierno y en otras muchas profesiones y cargos de responsabilidad.

—Respecto al actual problema de dónde se deben enseñar las enseñanzas de Náutica, ¿tenéis alguna idea concreta sobre si conviene que exista en el Ministerio de Universidades, manteniendo la actual vinculación con el Ministerio de Transportes, o si conviene simplemente seguir con la actual situación?

Agüel: Entiendo que esta carrera ha de estar, como las otras carreras superiores, integrada dentro del núcleo universitario, superando viejos paternalismos y manteniendo la vinculación en lo profesional con el Ministerio de Transportes.

Encarnación: Yo cuando vine a esta Escuela pensé que era una carrera universitaria integrada igual que las demás, ya que el coste de la matrícula es como la de cualquier Facultad, aunque luego empecé a ver que esta idea no era exactamente real; parece que todo el mundo ignora esta carrera, y esta situación creo que debe arreglarse.

—¿Qué pensáis sobre el eterno problema de si poner el acento en la formación teórica, combinarla con la práctica, o dar mayor relieve a esta última, y cómo veis el tema de vuestras futuras prácticas de mar?

Agüel: Yo encontraría perfecta combinar teoría y práctica, y me parece que lo mejor sería contar con un buque-escuela para que tuviésemos una visión exacta del medio marítimo.

Encarnación: Para mí sería ideal tener un buque-escuela, donde se podría aprender mejor con todos los datos reales, y esto es lo que me parece que pasa en otros países.

—Actualmente, aparte de vuestra dedicación al estudio, ¿guardáis en algún tipo de actividad u os interesa lo que en breve serán vuestros problemas y vuestro mundo profesional?

Agüel: Siempre tratamos de lograr que nuestra integración en todo lo de la mar, tanto en aspectos académicos como

profesionales, etcétera, sea lo más profunda posible, para ir comprendiendo mejor lo que será nuestro medio de trabajo; además, también tengo mucho interés en el campo de la vela ligera.

Encarnación: Cuencos los problemas por vivir en mi casa, pero ahora no estoy participando más que en relación con los estudios; respecto a otras actividades, quiero hacer vela, baladrismo y otros deportes relacionados con la mar.

—Un problema grave para cualquier persona que se dedique a la mar es la separación familiar, la vida de aislamiento del mundo de tierra, etcétera. ¿Cómo creéis que resolvería este problema en relación especialmente a cuestiones como matrimonio, maternidad, etcétera?

Agüel: Creo que actualmente, si ir a un sistema de vacaciones equiparado al de tierra, es decir, cuatro meses de navegación y dos de vacaciones, es posible de alguna forma tener una vida familiar, además de existir múltiples combinaciones según ruta, tipo de buque, etcétera.



podríamos decir que ya anteriormente ha habido mujeres navegantes en otras Marinas de algún modo han resuelto estos problemas.

Encarnación: Antes parece claro que esto era prácticamente imposible de solucionar, pero ahora, aunque con dificultades, creo que se puede llevar algún tipo de vida familiar. El mayor problema lo veo en el tema de la educación de los hijos, pero creo que con voluntad se puede solucionar, ya que si no habría que permanecer en tierra el tiempo en que no sea posible compatibilizar el trabajo y la vida privada. Las dos creemos además que en ciertos etapas de la vida se debe poder dejar de navegar, pasando a desempeñar en tierra aquellas funciones que, como en Francia y en otros países, son reservadas a los marinos y que en ningún caso deben ser desempeñadas por otras gentes. Por último, las dos queremos terminar animando y alentando a todas las mujeres que sientan vocación por la mar, para que no se desanimen ni renuncien a luchar por conseguir realizar sus aspiraciones trabajando en este sector, en el que creemos tener un importante papel. ■ RAFAEL LOBETO.

tos duros con el sector en su medio siglo de existencia, también ha sido testigo de otros que fueron motivo de satisfacción. Entre ellos, el momento en el que la carrera de náutica pasa a considerarse titulación superior y, en el número de junio de 1972, bajo el título “un sueño hecho realidad”, la *Hoja del Mar* refleja la gran satisfacción de la profesión e incluso reproduce el telegrama que el presidente de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante dirige en agradecimiento al Consejo de Ministros.

Además, la revista es testigo de cómo ha cambiado nuestra sociedad en los últimos cincuenta años. Si durante este decenio se cuestionaba la presencia de mujeres en la marina mercante, como en el artículo publicado por E. Sánchez Guzmán a propósito de la incorporación de las primeras mujeres a la escuela de náutica, en el que concluía con un contundente “cada mochuelo a su olivo”, años más tarde, la *Hoja del Mar* mostraba orgullosa la graduación de las tres primeras mujeres marino.

Pero si hay un acontecimiento que marca esta década especialmente es el de la reestructuración del sector de la construcción naval. Unos problemas que comienzan a detectarse a finales de los 70, como recoge la *Hoja del Mar*, para, posteriormente, en 1984, tras un largo proceso de negociaciones, atestiguar la puesta en marcha del Plan de Reconversión Naval. A éste siguieron otros y muchos picos en las carteras de pedidos y en los empleos de los astilleros, muchos de estos vaivenes reflejados por nuestra publicación. Un sector muy mermado respecto a los años 70 que aún arrastra serios problemas, gran parte de ellos por la competencia desleal ejercida desde las factorías asiáticas.

SEGUNDO REGISTRO Y CAPITANÍAS

Al decenio de los 90 se le puede considerar de estabilidad para el sector, a pesar de que la aprobación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (LGPM), en 1992, trajo aparejados muchos cambios. Una reforma de gran relevancia, de la que *Mar*

su gran mayoría eran pequeñas y de origen familiar. Operan buques de todo tipo y los segmentos de mayor peso son actualmente los buques de pasaje en número de unidades y los gaseros LNG en tonelaje. Están presentes prácticamente en todos los segmentos del mercado marítimo, con la única excepción de las líneas regulares transoceánicas de contenedores.

La asociación de navieros españoles, ANAVE, tenía ya 12 años de vida cuando nació la revista MAR y ha sido testigo y, en realidad, también protagonista de todos estos cambios, ya que buena parte de ellos han sido promovidos por las propias empresas navieras, por medio de la asociación. El propio registro canario, sus peculiaridades fiscales y laborales, así como el régimen de fiscalidad por tonelaje, son elementos básicos para la competitividad de los buques mercantes españoles, de los que disfrutaban de una u otra forma casi todos los países marítimos europeos y sin los cuales sería inviable una marina mercante española, y nunca habría existido sin una ANAVE que los hubiera propuesto y apoyado.

En los últimos 20 años, el cambio más notable que ha experimentado el marco normativo de la marina mercante mundial ha consistido en un progresivo refuerzo de las normas medioambientales, primero dirigidas a prevenir la contaminación marina (tanto accidental como operacional) y últimamente generalizándose a aspectos como emisiones de gases contaminantes, gestión de las aguas de lastre, reciclaje de los buques, etc.

Este proceso ha permitido reducir drásticamente la siniestralidad y los incidentes de contaminación. Hoy día está plenamente reconocido que el transporte marítimo es el modo de transporte más sostenible y por ello la política de transportes comunitaria apoya el desarrollo del llamado Transporte Marítimo de Corta Distancia, hasta el punto de que estos servicios tienen un tratamiento favorable en las tasas portuarias.

Desearnos larga vida a la revista MAR. Los navieros españoles, y ANAVE esperamos también seguir sirviendo al comercio marítimo nacional, que mueve más del 80% de las importaciones y del 50% de las exportaciones españolas.

informó en dos reportajes con gran lujo de detalles. Entre ellos, uno con en el que prepara al sector para los cambios que se avecinaban y con el título “el mercado único cambiará los puertos españoles” daba cuenta de algunas de las incorporaciones que traía la nueva Ley. Además, en sendas informaciones la revista seguirá insistiendo y explicando punto por punto la Ley que cambiará definitivamente la fisionomía del sector. Una Ley que no estuvo exenta de discrepancias dentro del sector y, por qué no decirlo, de las administraciones encargadas de ponerla en práctica.

Quizás uno de los cambios más llamativos que introdujo fue el que supuso la desmilitarización de la administración marítima periférica con la creación de las Capitanías Marítimas. Un hito que *Mar* recoge en varias informaciones, entre las que se encuentra la inauguración de la primera de ellas por el ministro de Transportes, en Barcelona.



Una referente para el ámbito marítimo



Rafael Rodríguez Valero, director general de la Marina Mercante y presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima).

Quisiera, en primer lugar, felicitar a los equipos que durante cincuenta años han impulsado y conseguido llevar a buen puerto la revista MAR, creada para acercar el ámbito marítimo, en sus diversas vertientes, a un sector muy concreto de profesionales. Ahora mismo es un referente para ellos, sus familias y la industria que contra viento y marea se enfrenta a un duro momento económico y social.

Como marino que ha navegado por muchos mares y países, la publicación suponía siempre un incentivo, ya que en la decisión de escoger la profesión, sea en pesca, marina mercante o náutica de recreo, hay un fuerte componente

vocacional. La trayectoria de la mayoría de los que la leemos está trenzada con muchas dosis de entrega, renuncia y dificultades. Conviene no olvidar que la tarea del marino, en cualquiera de sus flotas, suele transcurrir con ausencias del hogar, con una vida personal difícil y no exenta de peligros.

En este sentido, la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se ha esforzado, a lo largo de estos cincuenta años, y se vuelca en esta legislatura, porque las profesiones y embarcaciones ligadas al mar sean cada vez más estables y seguras. Las relaciones con el ISM han sido y son permanentes y fluidas. Éstas no se pueden abordar bajo los mismos criterios de otras ocupaciones. Su trabajo aporta alimentos de alta calidad y, en el caso del transporte, son responsables del noventa por ciento del comercio en Europa.

En España, la seguridad marítima y la regularidad de nuestros abastecimientos en todo tipo de productos básicos dependen de un grupo de profesionales del mar, mujeres y hombres. Son ciudadanos que llevan a cabo una función estratégica que MAR ha reflejado y refleja, número a número.

La LGPMM, que recientemente ha sufrido una modificación gracias al consenso de los partidos mayoritarios, también fue responsable, entre otras medidas, de la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y de la puesta en marcha de los Centros de Coordinación de Salvamento, eventos de los que puntualmente informó *Mar* en sus páginas durante los años 91 y 92.

La nueva norma abre también las puertas al tan demandado Segundo Registro Especial de Canarias, cuya puesta en marcha comienza en 1992 y finaliza en 1994, tiempo en el que también suscita discrepancias en-

tre la patronal (ANAVE) y los sindicatos del ramo. Así mientras que los primeros lo presentan como una "salida a los excedentes ocasionados por la normativa de la CE", para los sindicatos significa una "reestructuración del sector", según recoge en sus páginas *Mar*.

Mientras tanto, la Administración marítima española centra su estrategia de actuación en tres líneas maestras: la modernización y racionalización de las empresas navieras, que culminará con la incorporación de la flota bajo bandera española en la lista Blanca del MOU en 1993, tal y como se recoge en el número 321 de *Mar*; el aumento de la seguridad marítima, y la prevención y lucha contra la contaminación marina.

Es muy renombrada también en nuestras páginas de estos años la creación del Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", información publicada en septiembre de 1993. Su puesta en marcha fue y sigue siendo una cantera y un referente formativo para los profesionales del mar.

En el siglo XXI, *Mar* es testigo de la convergencia real con Europa, de cómo nuestra flota ha alcanzado altos estándares de calidad; contamos con profesionales muy formados, aunque cada vez se hace más patente la escasez de vocaciones marítimas; la incorporación a nuestro acervo normativo de una estricta legislación que protege la actividad y el medio ambiente; del creciente impulso al tráfico marítimo de corta distancia; la reducción a mínimos de los vertidos de petróleo al mar y, como último logro, de la entrada en vigor del Convenio de la OIT sobre trabajo marítimo.

Parte de estos hitos, como hemos visto, son fruto del trabajo y el sacrificio realizados años atrás, tal y como ha ido reflejando nuestra revista, siempre con el objetivo de informar, entretener y acompañar a la gente del mar, a los que debemos estar aquí medio siglo después. A todos y todas, gracias. ■

Ana Munguía

Por eso, mi mensaje no puede ser otro que el del reconocimiento y la admiración por su labor. Una labor que es cada vez más necesaria para la sociedad. Y a la que el Gobierno y el Ministerio de Fomento están decididos a apoyar.

Cincuenta años después de que el primer número de la revista llegara a los profesionales de la mar, toda la actividad del sector marítimo está rigurosamente protegida y controlada. Salvo excepciones ilegales y delictivas, las diversas normativas internacionales y nacionales afianzan la seguridad, así como el uso de dispositivos automáticos que permiten el permanente seguimiento de los buques, sus cargas, origen y destinos. Los pesqueros llevan ya a bordo "cajas azules" que permiten su localización en tiempo real y en todo momento. Por eso las relaciones con el ISM han sido y son permanentes y fluidas.

Estamos en una época con mayor seguridad y protección ambiental, metas que, a menudo, pueden entrar en conflicto con el primordial y respetable objetivo del transporte marítimo y la pesca: obtener beneficio mercantil con mercancías y personas sobre las aguas.

No quisiera terminar sin subrayar el enorme esfuerzo dado por España, y, en este caso concreto, por el Ministerio de Fomento, en el área de la protección de las personas, la solidez de los buques y el medioambiente.

Salvamento Marítimo celebra este año su 20 aniversario y es conveniente resaltar su labor: durante estos años ha asistido a 225.000 personas en toda España. Además, se ha realizado un importantísimo esfuerzo dotacional que lo han convertido en uno de los servicios de rescate y lucha contra la contaminación más moderno del mundo, con una flota de 73 embarcaciones, 11 helicópteros y 3 aviones.

Como ha subrayado recientemente la ministra de Fomento, las puertas de la Dirección General de la Marina Mercante y de Salvamento Marítimo están abiertas a todos los trabajadores del sector para elevar al máximo posible la difusión de las medidas de seguridad establecidas en la normativa e incrementar la concienciación de sus profesionales, con el fin de garantizar una navegación más segura, tarea a la que tanto ha contribuido y contribuye la revista MAR.

Una PREOCUPACIÓN mantenida a lo LARGO del TIEMPO

Nada nuevo bajo el sol. Así podría resumirse la historia de la revista MAR en sus 50 años de vida en cuanto a muchos de los temas que hoy en día siguen siendo actualidad. Ya se hablaba, y mucho, en sus páginas de antaño de crisis pesquera, de sobrepesca... Así, encontramos que en el año 1965, destacado en portada, se recogían las peticiones a la Dirección General de Pesca, con la colaboración del Instituto de Investigaciones Pesqueras y las Cofradías de Pescadores, para que se llevara a cabo un plan para enfrentarse a la crisis pesquera que se registraba en el litoral Mediterráneo. Un Plan de Recuperación Pesquera en

la provincia de Valencia, en el caso de la información referida, que enlazara con los Planes Experimentales de Castellón y Tarragona.

En 1967 eran ya relativamente frecuentes los trabajos científicos y las co-

laboraciones en MAR alertando de los peligros de la sobrepesca. El mar ya no era esa inagotable despensa alimenticia y se desata la lucha por la defensa de unos recursos pesqueros cada vez más escasos. Comienzan las disputas



Vocación marítima y longevidad



Eduardo Balguerías Guerra,
director del Instituto Español de Oceanografía (IEO)

Como director del Instituto Español de Oceanografía (IEO), me complace felicitar a la revista Mar por su 50 aniversario. Casualmente, Mar cumple cinco décadas casi al mismo tiempo que el IEO celebra su centenario, compartiendo ambas instituciones dos características: la vocación marítima y la longevidad.

La vocación marítima es algo consustancial a nuestro país, cuya trayectoria histórica gira, en importante medida, en torno a la mar. La marca fundamental que

España ha dejado en la historia de la humanidad –los descubrimientos geográficos y las conquistas que marcaron la primera globalización– está claramente relacionada con la navegación. Somos un país con un extenso litoral y, consecuentemente, marinero, en el sentido más amplio de la palabra.

La longevidad es un valor que se nos antoja importante en estos tiempos de cambios vertiginosos, porque solo las empresas humanas que han nacido en terreno fértil, que han arraigado convenientemente y, sobre todo, que han cumplido satisfactoriamente su función social durante muchos años, consiguen sobrevivir al inexorable poder destructor del tiempo. Pensamos que comete un grave error quien crea que la longevidad implica necesariamente anquilosamiento o falta de dinamismo. Es verdad que esto puede ocurrir en entidades burocráticamente protegidas y aisladas, pero casi nunca en las que deben ganarse, día a día, su lugar en la sociedad. Y tal es el caso tanto de

por defender las aguas territoriales, como se hacía constar en el número 123, en el año 1975.

De paso, y en la línea de la búsqueda de recursos pesqueros, queda constancia también de la importancia de los investigadores a la hora de valorar las medidas a tomar para recuperar los caladeros. Investigaciones que ya venían avaladas por una importante tradición y fama bien ganada. No en vano España era ya, por aquél entonces, una potencia en investigación oceanográfica. En 1886 se había inaugurado la Estación Biológica de Santander, el primer laboratorio de investigación marina en España. Campañas como la realizada en aguas de Terranova, o la de marcado de atún rojo, tal y como se reseñaba en el año 1974, en el número 115 de nuestra revista, son dos referentes de su importancia y de su vital colaboración en el mantenimiento de las poblaciones de las distintas especies, pero también en la defensa de los pescadores. Como bien reseñaba en MAR un científico del IEO, Xabier Paz, “intentamos aportar datos que sustenten los derechos



y necesidades de la flota. Cuanto más información tengamos, más fácil será defender nuestros propios intereses”.

Y para estas campañas en aguas lejanas, así como las próximas al litoral, el IEO dispone de una importante flota. La

botadura del primer buque oceanográfico fue tema destacado en las páginas de MAR, en su número 58 de 1970. En alrededor de 80 millones de pesetas se valoró su construcción y equipamiento. A él le siguieron unos cuantos barcos

una institución científica como de una publicación periódica, pues ninguna de ellas puede perdurar sin cumplir eficazmente su cometido, satisfaciendo las demandas de la sociedad a la que se debe y de los distintos actores y agentes con los que interactúa.

Por eso, en un mundo como el actual, cumplir 50 o 100 años de existencia no solo es una indiscutible garantía de solidez, sino también de eficacia, de capacidad de adaptación a los cambios, de innovación y de flexibilidad. Creo que tanto en el caso de Mar como del IEO esto se cumple claramente.

Por otra parte, para los oceanógrafos e investigadores en ciencias del mar es fundamental contar con medios de comunicación que transmitan los resultados de nuestro trabajo. La comunicación de las tareas científicas, del quehacer de los investigadores y de su relevancia en el avance de la humanidad, es una cuestión compleja, de vital importancia en las sociedades y economías desarrolladas, cada vez más fundamentadas en la ciencia y la tec-

nología. Dadas las complejas características de la ciencia y la tecnología, que utilizan un código propio y que se desarrollan dentro de un contexto mal conocido por la inmensa mayoría de la población, es capital la existencia de mediadores en el proceso de comunicación capaces de traducir al lenguaje común la información científica, contextualizarla comprensiblemente y, además, presentarla de manera atractiva para las audiencias. Tan difícil tarea periodística es particularmente importante si su misión consiste en hacer llegar los mensajes de los científicos a las personas más directamente afectadas por sus investigaciones, con las que el diálogo es, sin duda, fundamental para ambas partes.

Y esto es lo que precisamente ha venido haciendo la revista Mar durante muchas décadas. Por eso, desde el IEO nos es especialmente grato felicitar efusivamente su 50 aniversario, deseándole una larga vida en cumplimiento de su importante función periodística. ■

más, hasta llegar al último, por ahora, el Ángeles Alvariño, sin contar el remodelado Francisco de Paula Navarro.

ARTES ERRADICADAS

Ya por aquél entonces habían cobrado importancia las luchas contra diversos artes de pesca nocivos para el medio marino y derrochadores de recursos pesqueros. Quizá el más claro ejemplo lo constituyera la prohibición del arrastre de fondo a menos de 50 metros de profundidad (en el número 152, de mayo de 1978). También fue noticia destacada la disputa mantenida contra las destructivas redes de deriva. Más de diez años de lucha, con la decidida apuesta por su eliminación por parte de la flota española, quedaron registradas en nuestras páginas, desde que en el mes de noviembre de 1992 se tratara este problema hasta su prohibición definitiva por la UE en 2002, aunque años después seguía siendo noticia debido a los incumplimientos de Italia y Francia.

Colaboración científica imprescindible la que tuvo lugar para demostrar los perniciosos efectos del denominado tren de bolos, como también lo fue a la hora de delimitar las reservas marinas.



Copo ciego con merluza inmadura

Regreso al sentido común: de negocio de unos a patrimonio de todos



Xavier Pastor, *director Ejecutivo de Oceana en Europa*

Hace cincuenta años, los océanos sufrían dos graves problemas. Por una parte, absorbían una gran contaminación industrial, y por otra, la flota aumentaba de tamaño sin parar y, en el caso de España, se veía impulsada por planes de desarrollo que hicieron de ella una de las mayores del mundo.

Se estaba plantando así la semilla de la sobreexplotación, pero hubo que esperar

hasta los años 70 para que las organizaciones ecologistas se interesaran por el mar, y entonces se volcaran en la caza de ballenas y los vertidos radiactivos y tóxicos. A mediados de los 80, los conservacionistas comenzaron a preocuparse por los aspectos pesqueros y a principios de este siglo Oceana aparece como la primera organización internacional dedicada exclusivamente al mar.

Los activistas tratan de que se reduzca la capacidad de una flota sobredimensionada y se designen Totales Admisibles de Capturas con criterios científicos y proporcionales a los stocks. Impulsan también la creación de áreas marinas protegidas para salvaguardar la biodiversidad de los hábitats marinos y facilitar la recuperación de los stocks.



Unas áreas de protección que en su día originaron una fuerte discrepancia entre científicos, ecologistas y sector pesquero. Desde la creación de la reserva marina de Tabarca, en 1986, hasta hoy han cambiado muchas cosas. La más importante: que las reticencias de los pescadores se han trocado en demandas de delimitación de áreas para proteger la pesca del exceso de capturas y de la utilización de artes destructivas o poco respetuosas con la forma de pescar. Una nueva conciencia se va abriendo paso. Pronto se empezaron a comprobar cómo el respeto por la forma de pescar, así como las vedas, eran poderosos aliados de los pescadores que viven de la pesca y pretenden que su tradición y su forma de ganarse la vida pase a sus hijos y nietos.

Ha sido una constante, asimismo, las difíciles relaciones mantenidas a lo largo de los años entre las comunidades de científicos, ecologistas y pescadores. Sin embargo, y salvo casos muy concretos, se recogen más concordancias que discrepancias. Y es que, al fin y al cabo, todos persiguen unos mares más saludables, aunque lograrlo requiere esfuerzos y ceder.



En 1967, y por seguir con las aportaciones científicas a las que más arriba se hacía alusión, reseñar el destacado aporte a la comunidad científica internacional de las investigaciones españolas en el cultivo de ostras y mejillones. En ese año, cuando la producción española de mejillones superaba las 70.000 toneladas anuales, nuestros investigadores acudían a congresos científicos por el mundo. El cultivo de especies marinas ya ocupaba un lugar destacado en los objetivos de los cien-

El proceso va avanzando desde la creación de la Política Pesquera Común en 1982 y actualmente nos encontramos en camino de terminar con las subvenciones que contribuyen a la sobrepesca, canalizando las ayudas hacia la pesca artesanal, la investigación, el control, la vigilancia y las áreas marinas protegidas.

Los resultados de una gestión más racional ya están dando sus frutos, como muestra la disminución del número de stocks sobreexplotados. También se han hecho notables avances en la contaminación marina.

A lo largo de todos estos años las relaciones de los conservacionistas con la flota industrial están marcadas por una hostilidad mutua generada por el uso de técnicas pesqueras insostenibles y en muchos casos altamente destructivas. El sector, acostumbrado a tener una capacidad de presión so-

bre la Administración y a apoyarse en la indiferencia o simpatía de un público poco informado, se ha visto desagradablemente sorprendido por la presión de las organizaciones ecologistas, avaladas por datos científicos y con capacidad política y mediática.

Es muy posible que a medida que se pongan en marcha estas propuestas y se consoliden los indicios de recuperación, la industria pesquera europea vea que aumentan sus rendimientos. Sin embargo, este panorama esperanzador se ve enturbiado por el crecimiento de la flota de los países asiáticos, más difíciles de controlar por procedimientos democráticos y mediáticos. Para ello será imprescindible una alianza entre una industria pesquera occidental mucho más controlada y sostenible, las organizaciones ecologistas y los organismos internacionales. ■

tíficos españoles, y su relevancia en estos trabajos no ha hecho más que crecer a lo largo de los años. Baste referir las investigaciones en el cultivo de atún rojo, por ejemplo.

Reflejamos, en fin, con mayor o menor acierto, las riquezas que alberga el mar. Y su defensa ante los ataques que sufre el medio. De todo tipo, como el que se ejerce desde la primera línea de costa. Y a este respecto, la revista ha dado cabida a los pormenores de su protección y a su vulneración de forma reiterada por un desmedido afán economicista, así como los efectos de la Ley de Costas en el que debiera de ser su principal objetivo, tanto la antigua como la nueva Ley.

La contaminación ha sido, en estos años, el mayor de los problemas del medio marino, aunque hoy en día las preocupaciones se centren más en los efectos del cambio climático y a las invasiones biológicas. Ya en 1974 los pescadores de Ametlla de Mar se enfrentaban a la instalación de centrales nucleares en la costa. Hoy, especialmen-



La ciudad de A Coruña, testigo del hundimiento del Urquiolá

La importancia del control en la gestión pesquera



José Manuel Martín de la Sierra, *inspector de Pesca Marítima*

El control pesquero constituye uno de los pilares básicos para una correcta gestión de los recursos pesqueros. De nada sirve tener leyes y normativas pesqueras si no existe una autoridad de control que vele por su cumplimiento. En los últimos tiempos se ha avanzado mucho en este sentido, especialmente con la aprobación del Reglamento (CE) nº 1224/2009 por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, junto a su

Reglamento de Ejecución y Desarrollo (UE) nº 404/2011. En este sentido, la Unión Europea estimó que con la aplicación efectiva del mencionado Reglamento, junto a los planes plurianuales de recuperación de las diferentes especies, se podrían incrementar los beneficios netos del sector en alrededor de 10.000 millones de euros en 10 años, al disponer de unas poblaciones de peces recuperadas y mejor protegidas.

Hay que subrayar la importancia que tiene el control pesquero a la hora de garantizar la aplicación efectiva de medidas técnicas y de conservación tales como el establecimiento de zonas de veda, tallas mínimas, cupos máximos de capturas, tipos de artes de pesca autorizados, control de esfuerzo pesquero... siendo estos algunos de los aspectos por los que debe velar la política de control pesquero. Y para ello contempla la instauración y extensión obligatoria de las nuevas tecnologías como el Diario de Pesca Electrónico (DEA), los Sistemas de seguimiento y localización de buques (SLB), y la implantación de sistemas que garanticen la trazabilidad de las capturas (desde el buque pesquero hasta el consumi-

te en Canarias y Comunidad Valenciana, les preocupa el futuro de las prospecciones petrolíferas y sus repercusiones sobre la pesca, su modo de vida. El ayer y el hoy. Como la contaminación petrolífera, ya sea por accidentes de plataformas en el mar o por catástrofes como el del Torrey Canyon, en mayo de 1967, hasta nuestro último desastre, el Prestige, que sigue siendo noticia, once años después, por la celebración del juicio y las discrepancias con su sentencia. Por medio, casos que estarán en la mente de muchos de nuestros lectores como el Amoco Cádiz, Castillo de Bellver, Urquiola, Mar Egeo, Aegean Sea.

La batalla por la defensa del mar se ha reflejado desde siempre en MAR. Quizá el reflejo más evidente de esta defensa se halle en la publicación del informe Eckholm, científico del Instituto de Vigilancia Mundial estadounidense, que afirmaba cosas como que “la estupidéz del hombre está convirtiendo los mares, una gran reserva alimenticia de la Humanidad, en un gran charco pes-



Cornide de Saavedra

tilente”. Corría el año 1978. La Comisión Europea, según publicamos en el número 162 de marzo de 1979, ya “estaba preocupada por la contaminación de las aguas”.

Y a estas tres “patas” del banco del medio ambiente, investigación y pesca responsable, añadir un cuarto elemento, el de la inspección para el control de las recomendaciones científicas y políticas, así como para impedir que los que

incumplan la ley se beneficien frente a los pescadores honrados. Sin embargo, y al igual que señalamos en los otros tres elementos (científicos, ecologistas y sector pesquero), estos también han chocado con el resto en no pocas ocasiones. Sin embargo, todos ellos están llamados a complementarse. Y de ello esperamos dar buena cuenta en los sucesivos números de MAR. ■

Raúl Gutiérrez

dor final, a lo largo de todo el proceso de comercialización). Junto a las medidas anteriores, hay que mencionar el establecimiento de estrategias de control basadas en los análisis de riesgos donde haya más posibilidad de infracciones; el establecimiento de sanciones disuasorias y de un sistema de puntos de penalización cuya acumulación conlleva la suspensión de la autorización de pesca... Unas medidas que, sin duda, contribuirán a facilitar y hacer más eficaz la labor de control.

Por otra parte, hay que seguir avanzando en el ámbito del control de las importaciones ilegales de productos pesqueros desde terceros países, que en un mundo cada vez más globalizado adquiere cada vez mayor importancia. Para ello, se deberían aumentar los controles e inspecciones pesqueras a las importaciones que se producen a través de los PIF (Puestos de Inspección Fronterizos), donde el 90% de productos pesqueros entra a través de portacontenedores.

El control lo desarrolla la Inspección Pesquera mediante medios aéreos, marítimos y terrestres a los que se debe dotar adecuadamente de recursos humanos, tecnológicos y económicos para garantizar la consecución de los objetivos de la política pesquera. Actualmente, se ha planteado, dentro del marco de la Reforma de las Administraciones Públicas, la posibilidad de unificar los medios aéreos y marítimos del Estado a fin de mejorar la coordinación, lo que podría desembocar en la creación final de un Servicio Nacional de Guardacostas que aglutine los distintos servicios marítimos, entre ellos el control y la inspección pesquera.

Los pescadores deben de ser conscientes de que un control adecuado les favorece a medio y largo plazo, evita la competencia desleal y protege sus intereses. Gastar en control pesquero es una buena inversión de futuro, necesaria para garantizar la regeneración de las poblaciones de peces y conseguir una pesca racional al amparo de las normativas pesqueras. ■

La PROTECCIÓN social reflejada en “MAR”

El Instituto Social de la Marina fue creado en el año 1930. Treinta y tres años después nace la revista **Hoja del Mar**, editada por el ISM.

Ahora celebra su 50 aniversario y, en su dilatado recorrido, ha recogido en sus páginas todas las informaciones relativas a la protección social de los trabajadores del mar tales como su adscripción al régimen Especial de la Seguridad Social, las prestaciones por desempleo y la formación profesional.

También ha dedicado una información puntual de las normas laborales más importantes de nuestro país.

DOS FECHAS DECISIVAS

En el mes de marzo de 1967, **Hoja del Mar** desplegó un amplio reportaje anunciando que el Consejo de Ministros había

aprobado una ley sobre la Seguridad Social que incluía a los trabajadores del mar. El Gobierno estableció las normas de aplicación con efectos a partir del mes de julio.

El entonces responsable del ministerio de Trabajo, Jesús Romeo, se dirigió a los trabajadores del mar manifestando que “también vosotros tenéis derecho a una Seguridad Social que sea auténtica y que sea efectiva”.

Otra fecha importante tuvo lugar en el mes de diciembre de 1969. Las Cortes aprobaron por unanimidad una ley específica de Seguridad Social para los trabajadores del mar. Esta norma afectaba entonces a unos 150.000 trabajadores, quedando integrados los de servicios portuarios. El Instituto Social de la Marina fue designado órgano gestor.

Hoja del Mar dedicó 17 páginas a la radiografía de la Ley. Con independen-



Tenemos una causa común



Tomás Burgos, secretario de Estado de la Seguridad Social

La celebración de un nuevo aniversario de la Revista Mar es una oportunidad para evaluar los principios inspiradores de la Seguridad Social de los que sin duda ha sido testigo esta publicación especializada que atesora ya medio siglo de andadura.

La senda por la que discurre el Sistema ha experimentado una evolución caracterizada por su gran

flexibilidad y dinamismo, notas propias de una institución que precisa amoldarse con celeridad a las circunstancias sociales, y hacerlo sin demoras injustificadas o titubeos.

Esta misión nos involucra a todos en la tarea de conservar una casa firme, capaz de hospedar a los trabajadores de las generaciones actuales y futuras que han puesto su confianza -y sus contribuciones económicas- al servicio de una causa común, la de mantener nuestra Seguridad Social en la confianza de que el día de mañana el sistema estará ahí para brindarles la protección social necesaria, además de una pensión ganada con esfuerzo.

En la construcción de esta obra no vale trabajar con planos alejados de la realidad. Cuando escribo estas líneas, el INE acaba de informar sobre los últimos datos de población en nuestro país. El recuento realizado en enero de 2013 refleja que los grupos de edad hasta los 44 años prácticamente se han estancando, cuando no descendido, respecto a julio de 2012. Tan sólo el número de personas de más de 80 años ha aumentado durante esos seis meses y lo ha hecho además en porcentajes importantes.



cia de la publicación del texto íntegro, el lector pudo encontrar, en separata, un estudio analítico de ese importante texto legal.

Se exponía de una manera precisa las circunstancias que determinaban una Ley Especial para los trabajadores del mar:

- La dureza del trabajo.
- La peligrosidad de la labor.
- Las largas ausencias del hogar y de la patria.
- La dispersión de la población pesquera en pequeños núcleos.
- La existencia de explotaciones carentes de una organización empresarial adecuada.
- El carácter intermitente del trabajo.

Los objetivos de la ley eran:

- Lograr para los trabajadores del mar una protección social acorde con los demás.
- Estimular el trabajo marítimo pesquero procurando una continuidad en la vida laboral, una mayor formación y especialización, un mayor rendimiento y una mejor remuneración.

La longevidad es una buena noticia pero también impone un reto que no podemos ni queremos obviar. Hace tiempo que somos conscientes de que la Seguridad Social se enfrenta no sólo a la pérdida de afiliados propia de la crisis económica, sino también a la tarea de asimilar que el país ha cambiado por dentro y eso es algo que no enderezará ninguna recuperación.

Porque sabemos que por cada persona en activo habrá probablemente otra que no lo estará; que en unas décadas tres de cada diez españoles serán mayores de 65; que hoy un ciudadano tiene más probabilidades de cumplir los 100 que de quedarse en los 80; que el sistema pasará de garantizar 9 a 15 millones de pensiones en pocas décadas y que desde hace varios ejercicios las cotizaciones ya no alcanzan por sí solas para cubrir el pago de las pensiones contributivas.

Se trata de escenarios complejos, seguro, pero no insuperables. Medidas adoptadas como el Factor de Sostenibili-

dad, que se implantará en 2019, nos ayudan a mantener firmes las paredes de nuestro sistema. No se trata de recortar pensiones sino de asegurar su pago durante más tiempo. No son las pensiones las que suben o bajan por sí solas, son los años que viviremos de más (o de menos) los que modularán la cuantía recibida todos los meses, con la seguridad de que personas con esperanzas de vida distintas pero aportaciones al sistema similares obtendrán pensiones de jubilación también similares a lo largo de su jubilación. Esta novedad se complementa con el nuevo índice de revalorización de pensiones, en vigor desde el próximo año, que blindo a todas las pensiones frente a la congelación y garantiza su crecimiento por encima del IPC en épocas de bonanza.

Es este movimiento buscado y reparador el que le otorga a la Seguridad Social todo su sentido. Mis mejores deseos para el año que comienza para la Revista y los trabajadores de la mar. ■



- Evitar el envejecimiento de la población activa laboral en el mar.
- Extender la protección social a todo el sector marítimo-pesquero.
- Anticipar la edad de jubilación.

RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

El 1970 se aprobó el Reglamento General del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. En él se establecían la aplicación, afiliación, cotización y recaudación de este Sistema. La revista **Hoja del Mar** dedicó una página íntegra sobre uno de los aspectos más importantes: la jubilación. En este sentido publicaba que “la Ley del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar establecía, como una de sus notas más características, la posibilidad de que los trabajadores del sector obtuvieran su jubilación antes de los 65 años si acreditaban que a lo largo de su vida laboral habían realizado trabajos a bordo. Tal reducción se fundaba en la naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa e insalubre del trabajo, así como la continua y obligada separación familiar y alejamiento del hogar del marino y pescador”.

PACTOS DE LA MONCLOA

La coyuntura económica era muy grave después de que la crisis del petróleo de 1973 alcanzara de lleno a España. El desempleo, la inflación, la fuga de capitales, el corporativismo y el intervencionismo que presidía las relaciones económicas y sociales durante el franquismo, recelaban de la nueva situación política y de los nuevos interlocutores sociales. El presidente del Gobierno, Adolfo Suárez, encargó al ministro de Economía y Hacienda, Enrique Fuentes Quintana, que tratase la posibilidad de un acuerdo marco con los nuevos sindicatos legalizados UGT y CC.OO. para evitar el alto nivel de conflictividad social. En un principio la UGT y la CNT rechazaron el acuerdo, así como algunas secciones sindicales de CC.OO. Más tarde las centrales obreras UGT y CC.OO finalmente firmaron el acuerdo, junto a la patronal y otras fuerzas políticas españolas, siendo la anarcosindical CNT quien mostró su total rechazo a los Pactos.

El acuerdo entre partidos políticos y agentes sociales hizo posible que España saliera del bache en el que estaba

sumida. Y, las centrales CC.OO, UGT y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME inauguraban una vía de negociación y consenso que tan buenos frutos daría en el futuro. El acuerdo se firmó el 25 de octubre de 1977 en el Palacio de la Moncloa.

LEGISLACIÓN LABORAL

El Estatuto de los Trabajadores, fue una de las leyes laborales más importantes de la legislación española. Esta norma diseñó el marco de las relaciones entre trabajadores y empresarios y puso de manifiesto que el consenso entre los agentes sociales era decisivo de cara al futuro.

En el año 1982 se ampliaron las prestaciones de desempleo a trabajadores que prestasen servicios retribuidos a la parte en determinadas embarcaciones pesqueras, que posteriormente se amplió al resto de trabajadores cuenta ajena.

La contribución europea, a través del Fondo Social Europeo, para desarrollar la formación profesional y las políticas de empleo en nuestro país, fue decisiva. De esta manera, destinaba fondos para pro-

porcionar mano de obra y cualificación profesional necesaria para obtener un empleo estable y, por otra, contribuía de forma esencial a la inserción e integración socio-profesional de los jóvenes y trabajadores menos favorecidos, a la adaptación de la mano de obra, al desarrollo del mercado de trabajo y a los cambios tecnológicos, así como a la reducción de los desequilibrios regionales del mercado de trabajo. Sin duda las dotaciones del Fondo Social Europeo contribuyeron de manera decisiva en la protección y desarrollo de la política laboral en España.

Para favorecer el desarrollo del empleo, el Gobierno aprobó a partir de los años 80 una batería de “contratos a la carta” con el fin de dinamizar el mercado de trabajo.

PACTO DE TOLEDO

Un acuerdo decisivo sobre la situación actual y futura de las pensiones. El gran pacto fruto del consenso entre todas las fuerzas políticas representadas en el Parlamento, cuyo objetivo fue hacer viable financieramente el modelo de reparto y solidaridad intergeneracional de Seguridad Social. Se trató de un acuerdo firmado en el año 1995 que, además de ser un hito importante en el proceso de reformas del sistema público de pensiones, forma ya parte de la idiosincrasia cultural y política de nuestro país.

Una de sus recomendaciones se centraba en la actualización de los objetivos del Pacto de Estabilidad y Crecimiento.

FONDO DE RESERVA

La creación del Fondo de Reserva, en el año 2000, fue decisivo para garantizar el cobro de pensiones en tiempos de crisis. Se nutre con los superávits de la Seguridad Social y los excedentes de cuotas sociales. La primera dotación ascendió a 60.000 millones de pesetas. En los dos últimos ejercicios ha sido necesario llevar a cabo disposiciones por un total de 18.651 millones de euros para pagar las pensiones al arrojarse la Seguridad Social saldos

negativos. Aún así, en la actualidad cuenta con 53.743 millones de euros.

LEY DE DEPENDENCIA

La Ley de Dependencia, aprobada en el año 2006, fue una de las normas con mayor contenido social. Más de 1.300.000 personas y sus familias tendrían una protección sin precedentes. Esta norma contó con el respaldo de los agentes sociales, movimientos asociativos de personas mayores y una amplia mayoría de grupos políticos.

Establecía tres grados de minusvalía: la gran dependencia, dependencia



severa y dependencia moderada. Las administraciones públicas destinarían más de 25.000 millones de euros y, las prestaciones se establecían en función del grado de cada discapacitado.

REFORMAS

La reforma laboral y la de las pensiones, aprobadas en el ecuador de esta legislatura, junto con la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven han marcado

la labor llevada a cabo desde el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Sobre la reforma de las pensiones publicamos una amplia información en este número de la revista.

La reforma laboral se sustenta sobre dos pilares fundamentales. El acceso al mercado laboral de los trabajadores, mediante mejoras en la flexibilidad interna de la empresa, y su capacidad de adaptación a las circunstancias económicas. También se ha avanzado, entre otras materias en la protección y seguridad jurídica en los despidos, en el apoyo a emprendedores y autónomos, en el envejecimiento activo, en la conciliación de la vida personal, laboral y familiar y en el apoyo a determinados colectivos como los mayores de 45 años, las víctimas del terrorismo, el sector turístico, las personas con discapacidad y las empresas de inserción laboral.

La ministra de Empleo y Seguridad Social presentó recientemente un informe sobre el impacto de la reforma en el mercado laboral. Entre otras, la más importante, es que facilita la sustitución de las extinciones de los contratos por suspensiones temporales o reducciones de jornada, de forma que los trabajadores afectados, por medidas colectivas de despidos han pasado de ser un 19,5% del total en los doce meses anteriores a la reforma, al 16,5% en los doce meses posteriores. Según la ministra la reforma ha evitado la destrucción de 225.000 empleos.

Y, por último, **Hoja del Mar** ha recogido en estos últimos meses de forma muy destacada, la gestación de la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven 2013/2016 que nació y fue aprobada a través del diálogo social entre sindicatos, empresarios y Gobierno, acuerdo que fue rubricado en La Moncloa en presencia del máximo responsable del Ejecutivo, Mariano Rajoy, información que también recogemos en el “balance del año” publicado en la edición de este número. ■

ISM, al lado de la GENTE del MAR

La revista MAR ha sido en estos 50 años de vida la voz del ISM, el instrumento de comunicación del organismo y el eco del trabajo que, desde los servicios centrales y desde las dependencias provinciales y locales repartidas por la costa, se realiza para mejorar las condiciones de vida y trabajo de nuestros marinos y pescadores.

En 1919 nació la Caja Central de Crédito Marítimo para ayudar al colectivo de trabajadores del mar. Se trataba del embrión que, en febrero de 1930, daría origen al Instituto Social de la Marina. Desde sus comienzos, el ISM no ha pretendido otra cosa que estar cerca de nuestros marinos y pescadores. Pero también de sus familias.

La necesidad de dar a conocer las políticas que desde Madrid se hacían a favor de un colectivo tan alejado del interior como es el de los pescadores se ha visto ampliamente reflejada en esta publicación. El primitivo Boletín Informativo del Instituto Social de la Marina anunciaba la publicación, el 1 de diciembre de 1963, del primer número de la Hoja Informativa del Pescador que, tras varios cambios de

nombre, ha dado lugar a la actual revista MAR.

La creación de las Casas del Mar, la construcción de viviendas en la costa, la labor educativa para hijos, mujeres y trabajadores o el apoyo a los marinos españoles que trabajan en el extranjero han sido ampliamente reflejados en la

publicación. No podemos olvidar las acciones de Sanidad Marítima ni la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que se hace desde la Entidad, de cuya creación se informó en los números de 1969 y 1970. Informaciones que han ocupado y ocupan muchas de nuestras páginas.



Jesús Guillermo Rodríguez Gil,
director general del ISM (1981-1982)

La revista del sector

Mi experiencia, en el período en que tuve el honor de dirigir el Instituto Social de la Marina, fue enormemente enriquecedora y gratificante, tanto en lo profesional como en lo personal; habiéndome permitido, con la relación permanente que traté de mantener con la gente de la mar,

detectar sus necesidades, encontrar el cauce, los medios idóneos para su solución; tratando de dar cumplimiento fiel de los fines encomendados al organismo.

Por tal razón, se procedió a la consolidación del ISM como entidad gestora de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, a la mejora de la prestación de la asistencia sanitaria a bordo, y a la botadura del buque sanitario Esperanza del Mar que, además de los fines específicos que justificaron el mismo, cumplió otros complementarios (proporcionando apoyo a la flota con aportación de combustible, buzos, piezas de recambio, redes), fijando su ámbito marítimo de actuación en el banco canario-sahariano; acordándose



Algunas noticias publicadas antaño resultan hoy curiosas. Tal es el caso de los turnos de vacaciones para trabajadores del mar y sus familias, los homenajes a funcionarios, las excursiones para pescadores, las fiestas de fin de

curso en los colegios y Escuelas pertenecientes al organismo, los certámenes y concursos literarios y de pintura que, bajo temática marinera, se convocaban para el sector, las celebraciones de la festividad de la Virgen del Carmen en

distintas localidades costeras o la entrega de medallas al mérito social marítimo.

Estas noticias reflejan una realidad de la que es difícil abstraerse: la importancia que el ISM ha tenido y tiene para la gente del mar.

una colaboración con la Armada para su calificación como helipuerto, utilización de atraque en la base naval de Las Palmas, pertrechamiento de combustible, ropa y entrepot en la misma; determinación de las zonas de concentración de pesqueros, etc.; estudio y propuesta de la ampliación de la prestación de desempleo al Grupo II; ampliación de las infraestructuras (Casas del Mar), constituyendo las mismas, con independencia de acoger los servicios administrativos y sanitarios del organismo, un lugar de encuentro de la gente de la mar y sus familiares, al igual que de esparcimiento.

La revista MAR, con escasos recursos y la entrega de las personas asignadas a su redacción, constituyó en los 50

años de existencia, y lo sigue siendo en la actualidad, un instrumento canalizador y exponente de las preocupaciones, proyectos e iniciativas tanto profesionales como legislativas, relativas al sector como de las instituciones y organismos relacionados con el mismo; proporcionando información sobre los puertos, pesca, transporte marítimo, etc. y acontecimientos relacionados con la mar, alcanzando una gran difusión en el sector marítimo pesquero; convirtiéndose en la revista por antonomasia de la gente del mar.

Mi enhorabuena por las bodas de oro de la publicación y mis mayores deseos de progresión en la fidelidad al sector en el futuro. ■

CERCANÍA

A lo largo de los 50 años de vida, MAR ha informado de los cambios en la estructura y organización del Instituto, de sus presidentes y directores, dando a conocer las políticas que afectaban directamente al sector, al publicar los acuerdos alcanzados en los Consejos Generales de la Entidad o en su Comisión Ejecutiva Central.

Los años 70 vieron la expansión del ISM a la costa con la creación de las distintas Direcciones Provinciales y Casas del Mar. En junio de 1976 los Reyes inauguraron las dependencias del ISM en Avilés y la entonces Hoja del Mar realizó un amplio reportaje

del acontecimiento. Meses más tarde ocurría un tanto de lo mismo con la inauguración de la Casa del Mar de Cangas del Morrazo. Presidentes del Gobierno, ministros de Trabajo, responsables de la Seguridad Social y del propio Instituto Social de la Marina han realizado visitas institucionales a la costa. La revista ha dado buena cuenta de ello a nuestros lectores.

En estos cinco lustros hemos informado del papel desarrollado por el ISM hacia la gente del mar. El Instituto ha querido estar cerca de toda la "familia marinera". También de los que estaban más lejos, faenando lejos de nuestras costas.



50º Aniversario de la revista Mar



Jesús Muela,
director general del ISM
(1987-1996)

La pluralidad y diversidad de funciones y servicios en una entidad pública como el Instituto Social de la Marina, gestora de la protección social específica y, colaboradora en las políticas genéricas y sectoriales que tienen como destinatario el sector marítimo-pesquero, se configura como necesario la existencia de un canal de comunicación estable, para hacer llegar a las gentes de mar información y formación que contribuya al mejor conoci-

miento de todo aquéllo que afecta al desarrollo de su actividad. No olvidemos sus condiciones de vida y trabajo, en las que es especialmente difícil la percepción e implicación en los asuntos públicos que les afectan, tanto directa como indirectamente.

La revista Mar cumple esta función especializada desde hace 50 años en cita mensual con sus lectores. Es un considerable espacio de tiempo que por sí solo, la hace merecedora de respeto y homenaje a su labor.

Entre los años 1987 - 1996 tuve el honor de dirigir el Instituto y vivir los avatares de una revista en reestructuración, tanto en contenidos como en formato, distribución y recursos humanos, en dirección y redacción. Con rapidez alcanzó

sus objetivos de modernidad y estabilidad, y, fue ágil transmisor de la prolija información generada en este periodo:

Así, a nivel de Estado, se progresó decididamente en el ámbito de la protección social culminando una serie de reformas anteriores con la ley 26/1990 de prestaciones no contributivas que, unido a la promulgación de las leyes de Sanidad y Educación, sentaron bases sólidas del llamado Estado de Bienestar.

Sectorialmente la ley de Puertos del Estado y Marina Mercante y, la ley de Costas, produjeron así mismo un fuerte impacto innovador.

También, a partir del 1/1/1986, se produce la entrada en vigor del tratado por el que España se adhiere a la entonces Comunidad Económica Europea, lo que implicó un proceso sostenido de apertura y racionalización de la economía española en su conjunto. En la actividad pesquera de la flota, destacar que se produce un desplazamiento del centro del poder negociador y toma de decisiones desde el Estado a la Comunidad Europea en la celebración de convenios con terceros países. Esta nueva situación, sumada a la ya dada extensión de las zonas económicas marítimas a 200 millas, dio lugar a periodos de tensión social por cierres temporales de caladeros y que obligó a gestionar con agilidad y prontitud políticas de asistencia económica y social a armadores y tripulaciones en paro hasta la consolidación de acuerdos estables de pesca.

El Instituto Social de la Marina, por su parte, incardina su política de gestión en el Plan de Acción del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en el área de la Secretaría General para la Seguridad Social con programas, objetivos y medidas



Ésa es la razón por la que se crearon los centros asistenciales en el exterior. Debido a la adecuación de las necesidades de nuestros pescadores, a la reducción de la flota en caladeros lejanos y a recortes presupuestarios, algunos ya han cerrado. Otros siguen en pie.

En cumplimiento del Convenio nº163 de la OIT, la red de hospederías actualmente gestionadas por el ISM están ubicadas en Ceuta y Melilla y en el centro asistencial de Walvis Bay, en Namibia. A esta Casa del Marino se unen los existentes en Nouadhibau (Mauritania), Senegal (Dakar) y Mahé, en las Islas Seychelles.

PROMOCIÓN DEL PESCADOR

El artículo 1 del Reglamento de la Caja Central de Crédito Marítimo preveía entre sus competencias promover y proponer los medios para conseguir el mejoramiento cultural de la gente del mar. El ISM ha llevado la acción formativa y la extensión cultural al trabajador del mar en su infancia, juventud y madurez.

A los colegios del Mosteirón y El Picacho acudían huérfanos de pescadores fallecidos en accidente laboral. De las visitas que a los centros han hecho distintas autoridades se ha informado ampliamente en esta publicación. También de las colonias de verano organizadas, de los cursos de promoción social a las mujeres

en el campo de la protección social y en el de la modernización y acercamiento de la gestión al ciudadano.

En este sentido, la ampliación del campo de aplicación de la protección por desempleo en la flota pesquera y la ampliación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación en la actividad marítimo-pesquera, perfeccionan el marco de protección social debido al sector.

Se pone especial énfasis en los programas de mejora de las condiciones de vida y trabajo: sanidad marítima, formación y modernización gestora.

El programa de sanidad marítima se dota de personal especializado, tanto en su nivel preventivo como asistencial con centros específicos en el desarrollo de su actividad. Se racionaliza su gestión con un incremento notable en el número, control y calidad de los reconocimientos previos al embarque, el rendimiento y coordinación de los centros asistenciales y la prestación con medios propios de la asistencia sanitaria a bordo en la campaña de pesca del bonito.

En formación la seguridad a bordo, la ocupacional, reciclaje y nuevas tecnologías, así como la implicación de las tripulaciones en la medicina marítima asistencial a bordo dan lugar a programas racionalmente estructurados que culminan con la construcción y puesta en servicio del Centro Nacional de Formación Ocupacional de Bamio que se erige como centro planificador y coordinador de la formación prestada. La dotación de medios humanos de alta cualificación en el conocimiento del sector contribuyó decisivamente a la eficiencia y eficacia en la aplicación de este programa.

Siempre presidió como norte en los objetivos de ambas actividades, implicar a tripulantes y armadores en abandonar

la idea de que el riesgo en el mar es inherente al medio y por tanto difícilmente evitable, por la cultura de la prevención del riesgo y la adecuada dotación de medios materiales y formativos.

Sin lugar a dudas, la consolidación de actividades y programas del Instituto, demandaban a su vez, una amplia modernización en su gestión que agilizase procesos de tramitación en prestaciones, sobre todo en pensiones, la ordenación de recursos humanos disponibles, el acercamiento al ciudadano de la actividad gestora de forma sencilla y eficaz y el desarrollo de convenios públicos de colaboración con otras Instituciones y servicios.

Se trató, por tanto, de consolidar un modelo de gestión integral y donde las técnicas modernas de gestión pública alcanzaran cotas de satisfacción en función de los objetivos planteados.

Como se ha indicado al comienzo, la revista Mar fue un instrumento de especial solvencia como medio de comunicación, con personalidad propia en la gestión de la información y contribuyendo decididamente a su tráfico fluido con destino al sector marítimo - pesquero y desde éste a la sociedad en general, así como para hacer transparente y asequible la actividad gestora del Instituto.

Finalmente, reiterar las felicitaciones a Mar y a quienes la ponen en manos de los lectores todos los meses, en unos tiempos en los que el considerable avance de las tecnologías de la información permiten, además, mejorar la calidad y fluidez de sus contenidos, manteniendo así el aprecio alcanzado entre sus lectores a lo largo de sus cincuenta años de existencia. ■

e hijas de pescadores, de las actividades culturales y recreativas realizadas desde las Casas del Mar o de la creación de becas para facilitar el acceso a estudios de los trabajadores del mar y sus familias.

La creación de las Escuelas y de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón, Las Palmas, Almería, Palma de Mallorca, Bermeo, Isla Cristina y Santa Eugenia de Ribeira y las transferencias

en materia de educación también se han visto reflejadas en estas páginas, sin olvidar la puesta en marcha de la formación marítima y la creación de los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina. Y hemos informado de la concesión de créditos a pescadores para viviendas: mejoras de las condiciones de vida que han ido más allá de la formación.

SANIDAD MARÍTIMA

La dureza de las condiciones de vida y trabajo en los barcos, el prolongado alejamiento de las tripulaciones de sus familias y hogares, la naturaleza del medio marino, las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad en el sec-

tor han sido razones más que suficientes para que el ISM desarrolle un importante programa de asistencia médica para los trabajadores embarcados del que hemos informado ampliamente.

En los últimos 50 años se ha mejorado la prestación sanitaria hacia el colectivo, imponiendo una formación sanitaria obligatoria para tripulantes, la revisión de botiquines, la realización de reconocimientos médicos o el uso de la Guía Sanitaria a bordo en los barcos.

Las campañas de promoción de la salud y medicina preventiva tienen un espacio en la revista. Médicos de Sanidad Marítima del ISM se encargan de dar a conocer las enfermedades y dolencias más comunes en el sector. Ya lo hacía en los años 70 el doctor Bartolomé Martín que promovió además la puesta en marcha del Centro Radiomédico Español, en abril de 1979. La botadura del primer Esperanza del Mar, en el número de marzo de 1982, la construcción del segundo barco, en el de enero de 2001, y la del Juan de la Cosa, en el número de julio de 2006, forman parte de la historia del ISM que ha quedado reflejada en la revista MAR.

INTENSA LABOR SOCIAL

Vemos, por tanto, que el ISM es una Entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia, de ámbito



Pilar López-Rioboo,
directora general del ISM (2006-2010)

Vehículo de comunicación

La participación en este número especial de la revista MAR en su 50º aniversario me brinda la ocasión para recordar, con especial cariño, mi etapa de trabajo como directora general del Instituto, desde di-

ciembre de 2006 hasta junio de 2010. Responsabilidad a la que accedí desde la Dirección Provincial de A Coruña.

Si algo tuviera que destacar de esta etapa, sin duda, sería la colaboración prestada por todas las organizaciones del sector marítimo-pesquero y la profesionalidad de los trabajadores del Instituto, que hicieron posible que no sólo se realizasen las tareas cotidianas que tiene encomendadas el organismo sino que además se acometiesen otras labores puntuales, entre las que se pueden destacar la celebración del 25 aniversario del Esperanza del Mar, la labor humani-

nacional, que actúa bajo la dirección y tutela del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, adscrita a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y con una doble función de competencias, como Organismo encargado de la problemática social del sector marítimo-pesquero y como Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

El colectivo atendido por el ISM está compuesto por los trabajadores del mar, desempleados, pensionistas y beneficiarios de unos y otros.

A este colectivo se prestan multitud de servicios, como son los relacionados con actividades de inscripción, afiliación, prestaciones económicas, actividades educativas y formativas, de áreas de bienestar al marino, de ayudas de carácter social, del área de Desempleo y de las áreas de Asistencia Sanitaria y de Sanidad Marítima. El ámbito de actuación en estas dos últimas está directamente relacionado con la salud de los marinos.

Y es precisamente la atención sanitaria que se presta al sector, junto a la formación, las tareas sociales más importantes que desempeña el organismo. La asistencia sanitaria, como hemos visto se presta a través de centros propios del ISM, allí donde no se encuentran transferidos y por los de las Comunidades

taria prestada por su tripulación en la difícil etapa de los cayucos, la Reunión de Expertos sobre prevención y protección social del trabajo marítimo-pesquero, que tuvo lugar en Bamio, con ocasión de la Presidencia española de la Unión Europea, la puesta en funcionamiento de la Residencia de Alumnos del Centro de Formación de Isla Cristina, el proceso de informatización de los coeficientes reductores de la edad de jubilación, el liderazgo de la organización en las actuaciones a favor de la seguridad marítima, el intercambio de datos por vía telemática entre el Instituto,

la Dirección General de Marina Mercante y la Secretaría General del Mar o el impulso de los sistemas de calidad en los Servicios Centrales y en la Direcciones Provinciales.

En estos 50 años, MAR ha sido el vehículo de comunicación para todo el sector marítimo-pesquero que, además, ha sabido adaptarse a las nuevas tecnologías de la información. Su distribución, en formato electrónico, amplía su difusión y, por tanto, su conocimiento. Vaya por ello mi felicitación a los redactores y redactoras de la revista y a todos los que hacen posible su publicación. ■



Por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, en Palma de Mallorca

ENTREGADO EL PRIMER BUQUE ESPAÑOL DE APOYO LOGÍSTICO Y SANITARIO

El "ESPERANZA DEL MAR" está dotado con la más moderna tecnología médico-asistencial.

Después de varias semanas que el buque-hospital "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, se encuentra navegando por aguas atlánticas, con rumbo a los puertos del Sahara, en donde formará la mayor parte de nuestros buques. El objetivo del "Esperanza del Mar" es prestarles en todo momento el apoyo necesario tanto en el campo médico-asistencial como en el logístico, cuando se encuentran a muchas millas de tierra.

Este buque está dotado con la más alta tecnología en este tipo de buques, así como a la cabeza de las flotas pesqueras mundiales en este tipo de unidades que son fundamentales para el bienestar de los trabajadores del mar. La realización de este modo uno de los proyectos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para el desarrollo del Instituto Social de la Marina en el campo de actuación va dirigida a una fuerza laboral importante, que es la de los trabajadores del mar, y según las últimas noticias a que hemos tenido acceso,

este amplio sector está formado por unos 230.000 trabajadores, tanto en activo como pensionistas, que llevan a cabo su trabajo en más de 19.000 embarcaciones y cerca de 2.000 buques anclados a instalaciones portuarias.

LA PRIMERA DE MAR

La primera "prueba de mar" del "Esperanza del Mar" se efectuó en Palma de Mallorca, bajo la presidencia del ministro de Trabajo y Seguridad Social.

(Para a la página siguiente)



En las fotografías: el buque de apoyo logístico "Esperanza del Mar", en Puerto PI, y el ministro de Trabajo durante su recorrido por las instalaciones. Le acompaña don Jesús Guillermo Rodríguez Gil, ex antiguo jefe de la oficina del Instituto Social de la Marina. El jefe del Gabinete de Asistencia a Bordos y en el Extranjero, don Juan Bartolomé, explica al ministro las características del área sanitaria del buque. (Reportaje gráfico especial para "Vaya del Mar", de diversos autores. Les de color, incluido la foto de portada, son del doctor Bartolomé, los de blanco y negro, de Mallorca.)



Autónomas, en el resto de los casos. Y no presenta grandes diferencias en cuanto a la que se presta al resto de los trabajadores de otros regimenes en los centros de atención primaria y especializada, ambulatorios, policlínicas y hospitales de la red pública.

El objetivo global y prioritario que busca el programa de Sanidad Marítima es la articulación de un modelo práctico que, de forma integral y planificada, oferte y acerque los medios asistenciales y sanitarios demandados por el sector en el desarrollo de la actividad, asentándose dos pilares de actuación bien diferenciados, a la par que interrelacionados: el nivel primario o preventivo y el nivel secundario o asistencial.

El Centro Radio Médico Español y los dos Buques asistenciales Esperanza del Mar y Juan de la Cosa hacen del Instituto Social de la Marina un modelo único en el mundo y un ejemplo a seguir. De hecho, delegaciones de naciones tan lejanas como Japón se han interesado por la labor sanitaria realizada desde los buques-hospital e intentar poner en práctica algo parecido en sus respectivos países. ■

Ana Díaz

Por un convenio marco en la pesca



Carlos Rodríguez Robles,
Comisión Permanente
TCM UGT Sector del Mar

La pesca es un sector histórico en reestructuración y redimensionamiento, con lento pero continuado descenso en el número de buques. Siendo la flota española la más importante de la UE, está sobredimensionada y desproporcionada respecto a recursos y capacidad de pesca, con altos costes de explotación y agotamiento de los recursos disponibles por sobreexplotación y con pérdida de caladeros por falta de acuerdos de pesca de la UE.

Es un sector en claro declive, en el que se aprecia una disminución del número de flota derivada en gran parte por la Política Pesquera Común implantada por la CEE y la UE, donde se prima el desguace y la reducción del esfuerzo pesquero.

Lo anterior es acusado por el empleo, con una caída de la ocupación, sin que exista un relevo generacional.

A efecto de negociación colectiva es un modelo desarticulado en los que se mezclan, el puerto, el tipo de arte y el tipo de pesca. Todo esto da lugar a unidades dispersas y tejido fragmentado.

La legislación parte históricamente de las distintas Reglamentaciones de Trabajo, básicamente de la Reglamentación

Nacional de Trabajo de la Industria Pesquera, abarcando todo el personal dependiente de los armadores de embarcaciones o instalaciones pesqueras, cualquiera que sea su clase y la forma de retribución de dicho personal.

A finales de los años 70, comienza el lento y complejo proceso de sustitución de estas regulaciones pero sin obtener unos resultados que afecten globalmente al sector, produciéndose más fragmentación, falta de penetración sindical y presencia de estructuras específicas. Con lo cual el resultado es el desarrollo de la negociación colectiva asistemática, atomizada y dispersa. La negociación colectiva, a nivel provincial y autonómica, tampoco vino a paliar suficientemente las carencias.

Tras la derogación de las Ordenanzas, el Estatuto de los Trabajadores, en sus artículos 34 y 38, y el Reglamento de jornadas especiales de trabajo y descanso RD 1561/1995 de 21 de septiembre son los marcos de referencia de esta negociación. Pero esta reglamentación es totalmente insuficiente, intentando suplir las deficiencias con convenios colectivos.

Desde UGT, siempre se abogó por un Convenio Marco que regulase las condiciones laborales y sociales de todos los trabajadores de la pesca, contemplando las particularidades de determinados tipos de pesca. Todo esto sin dejar de lado los convenios colectivos de empresa que son los que marquen las particularidades antes contempladas.

En el seno de la UGT, el sector de la Pesca se fusionó con el de la Marina Mercante dando lugar, en el año 1998, al actual Sector del Mar en un Congreso de nuestra Federación. ■