

MAR

En principio, hasta final de año

BRUSELAS PRORROGÓ LAS AYUDAS PARA LA FLOTA DEL CALADERO MARROQUÍ

España negocia la aprobación del plan para los armadores y pescadores afectados

EL "REMOLCAGURE BAT"
INICIÓ LA COSTERA DEL
BONITO

Entrevista con
Juan Carlos Aparicio

**"EL SECTOR PESQUERO
TENDRÁ SIEMPRE UN
TRATO ESPECIAL"**

Centro de Formación Marítima de **BAMIO**



Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.

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

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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



Año y medio después de que se produjera el amarre de la flota que opera en ese caladero, Marruecos se mantiene como uno de los escollos en el sector de la pesca para el que se buscan salidas tanto en Bruselas como por parte de la Administración española. Sin embargo, coincidiendo con la entrada del verano, la política pesquera ha subido también algunos grados en el seno de la Unión Europea, donde en el caso de España hay una de cal y otra de arena.

En el caso de la flota del caladero de Marruecos y del Sahara, la Administración española presentó su Plan en Bruselas para dar una salida al sector con un presupuesto aproximado de 540 millones de euros, equivalentes a unos 90.000 millones de pesetas. No se trata de una cifra a piñón fijo. Es probable su modificación y que sean necesarios menos recursos. Todo está en función de las salidas que se vayan encontrando para la actividad pesquera en otros caladeros y, en consecuencia, el número de barcos y tripulaciones afectados. Bruselas está estudiando la propuesta española y podría presentar su plan en el plazo de unas semanas de cara a su aprobación para la vuelta del verano. Mientras tanto, la noticia positiva ha sido la prórroga de las ayudas para los armadores y las tripulaciones afectadas hasta final de este año, fecha para la cual se espera estén en marcha el conjunto de medidas planteadas por España para el sector.

Junto a esta noticia en principio positiva, la parte negativa de Bruselas se ha concretado en las restricciones aprobadas por los ministros de Pesca comunitarios para la pesca de la merluza. La Comisión quiere una reducción del esfuerzo

90 DIAS

PENDIENTES DE BRUSELAS

pesquero en esa especie de entre el 40% y el 50% en los próximos cinco años. En principio, ha decidido prohibir la actividad para barcos con más de 12 metros de eslora y que faenen durante más de 24 horas, algo que deja fuera a 120 barcos españoles, con unas 5.000 personas embarcadas. El ministro de Agricultura y Pesca, Miguel Arias Cañete, ha señalado su decisión de plantear un recurso ante los Tribunales comunitarios por ser una discriminación para la flota española en un momento cuando se está discutiendo el Libro Verde de la Política Pesquera Común, donde uno de los objetivos sería eliminar todo tipo de discriminaciones en materia de acceso y recursos.

Los caladeros comunitarios son una pieza muy importante para una parte de la flota española tanto por el número de barcos como por el volumen y el valor de sus capturas. Pero, junto a esas posibilidades de pesca, para otra parte de la flota es fundamental el buen funcionamiento de los acuerdos con terceros países. Por este motivo, desde el Ministerio de Agricultura y Pesca se está de-

sarrollando en los últimos meses una gran ofensiva de contactos, especialmente en países africanos, para mejorar las posibilidades de acceso a sus aguas o de abrir nuevas compromisos.

El "Remolcagure Bat", barco fletado por el ISM para la asistencia sanitaria a las flotas embarcadas, terminó la costera del bocarte e inició la del bonito para continuar pasado el verano acompañando a la flota dedicada a la captura del pez espada.

Entre las informaciones de este número cabría destacar finalmente el balance que hace el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales Juan Carlos Aparicio del primer año de esta legislatura, donde se han firmado importantes acuerdos. En el caso del colectivo de los trabajadores del sector, el ministro ha señalado que para la pesca habrá siempre un tratamiento especial. ■

Vidal Maté



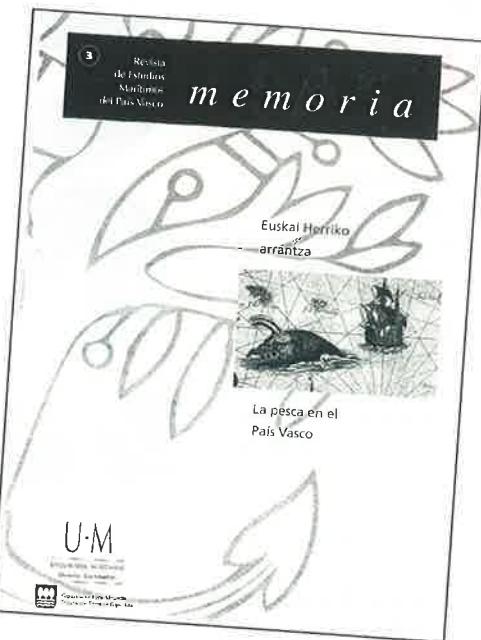
LA PESCA EN EL PAÍS VASCO

Editan Diputación de Guipúzcoa y el Museo Naval de San Sebastián, 780 páginas. Varios autores.

La Revista de Estudios Marítimos del País Vasco ha dedicado su tercer número a realizar un amplio recorrido por toda la historia de la pesca en el País Vasco con el apoyo de la Diputación Provincial de Guipúzcoa y el Museo Naval de San Sebastián. Sin embargo, más que de una revista, se debe hablar de un amplio trabajo con cerca de 800 páginas que indudablemente se va a convertir en punto de referencia obligado sobre la materia tanto para estudiosos como para las personas con alguna curiosidad sobre el pasado, presente y el futuro de la pes-

ca en el País Vasco. Para la realización de este trabajo se ha contado con la colaboración de una treintena de expertos en las diferentes materias que afectan tanto a la pesca en sí como a todo lo que se mueve en el entorno de esta actividad.

De una forma ordenada, la obra comienza con trabajos sobre la pesca en el País Vasco en la Edad Media, en la Edad Moderna, en el Antiguo Régimen y finalmente en la actualidad. El trabajo analiza concretamente determinadas pes-



querías donde los pescadores vascos tuvieron protagonismo como son los caladeros del bacalao.

Junto a los estudios sobre la actividad pesquera, la obra contiene otros referidos al desarrollo de las tecnologías para esta actividad, los barcos de vapor, el ferrocarril y las pesquerías, el cambio cultural en el mar, la explotación competitiva de los recursos, etc.

Igualmente, se analiza la pesca desde la cocina, la gastronomía, el empleo, la participación de la mujer en el entorno pesquero...

El Museo Naval aporta también a la obra fotografías de interés para conocer mejor la historia de la pesca en el País Vasco.

En una tercera parte de la revista se hacen diferentes análisis sobre la actividad de la pesca desde varias perspectivas. En esa línea se hace referencia a la enseñanza náutica en el País Vasco de los siglos XVI al XX, la formación de pilotos en la Escuela Náutica de Bilbao en los siglos XVIII y XIX, informes sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica en el siglo XVI y otros trabajos referidos a la historia de la actividad pesquera.

Se trata de un trabajo de interés para conocer no solamente el pasado de la pesca en el País Vasco, sino para todo el sector de la pesca en general, especialmente en la cornisa. La obra no es solamente un compendio para "museo", sino que desde el pasado se acerca a la realidad actual del sector y analiza su proyección de futuro. ■



Sumario MAR 395

6 **PLAN DE PESCA:**
España negocia en Bruselas las condiciones sobre el Plan de actuaciones para la flota que faenaba en el caladero marroquí.

20 **COSTERA DEL BONITO.** El "Remolcagure" terminó la campaña del bocarte e inició la costera del bonito.

32 Entrevista con el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales. Juan Carlos Aparicio señala que el sector de la pesca tendrá siempre un trato especial.



- | | |
|-----------|---|
| 6 | Bruselas prorrogó las ayudas para la flota del caladero marroquí. |
| 12 | Barbate busca alternativas a la pesca. |
| 16 | La directora general del ISM clausuró un curso de seguridad marítima y control de reservas marinas. |
| 20 | El "Remolcagure" inició la costera del bonito. |
| 22 | Campaña de seguridad en el mar. |
| 24 | La sardina se recupera. |
| 32 | Entrevista con el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales Juan Carlos Aparicio. |
| 38 | El mar en el museo. |
| 40 | Contra los vertidos tóxicos al mar. |
| 47 | España y Canadá zanjaron sus disputas pesqueras. |
| 48 | Inspecciones a los pesqueros en aguas inglesas e irlandesas. |
| 52 | EXPO-RÀPITA avanza hacia la acuicultura. |
| 56 | Los puertos miran al exterior. |
| 62 | Expertos europeos analizan la seguridad y el salvamento marítimo. |
| 68 | De costa a costa. |
| 72 | Página médica. |
| 74 | Breves/Noticias. |

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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona, Concha Hernández Carazo y Jesús M. Salamanca. **Fotos:** Jesús Navarro.

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n. - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxiriquer, s/n. - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Cestellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. 985 32 51 03. **Gipuzkoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churruca, 2. - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 22 72 75. **Mellilla:** Casa del Mar, Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Feo, Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Villanueva de Arosa:** Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.º planta: 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax 91 319 91 34.

Publicidad: Instituto Social de la Marina. Génova, 20, 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. María Victoria Ugarte.

Imprime: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1983. NIPO: 205-01-001-7

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

En principio, se mantienen hasta final de año

BRUSELAS PRORROGÓ LAS AYUDAS PARA LA FLOTA DEL CALADERO MARROQUÍ

Los ministros de Pesca de la Unión Europea decidieron en su última reunión el pasado 18 de junio prorrogar hasta fin de año las ayudas tanto para los armadores como para las tripulaciones de la flota que se hallaba faenando en el caladero de Marruecos. España tiene presentado en Bruselas el Plan para este colectivo y los representantes de la Comisión se han comprometido a ofrecer una propuesta lo más rápidamente posible, probablemente en las primeras fechas de julio. A pesar de ello, no se espera una aprobación definitiva del Plan hasta la vuelta del verano. España ha planteado la necesidad de contar con unas disponibilidades totales de 540 millones de euros, unos 90.000 millones de pesetas.

Por otra parte, los ministros de Pesca acordaron imponer restricciones para la pesca de merluza, permitiendo solamente a barcos con menos de 12 metros de eslora o que pesquen como máximo durante 24 horas, algo que deja fuera a 120 embarcaciones españolas

de mayor porte y que necesitan desplazamientos más largos para ir a los caladeros. España ha anunciado la presentación de un recurso ante los

Tribunales comunitarios por discriminación de la flota. España apoyó la prórroga de un año para el Plan de Flota que terminaba a finales de 2001.



El Plan presentado por la Administración española contempla unas inversiones totales de 540 millones de euros, unos 90.000 millones de pesetas. De esta cifra, España ya dispone por el actual IFOP de 240 millones de euros y se han reclamado otros 300 para ese fin. En medios comunitarios se manifestaron



desde un primer momento reticencias para la concesión de esos fondos procedentes de los presupuestos de pesca en un momento en que la Comisión está metiendo la tijera a todos los gastos. Bruselas no se opone a que se apliquen esos mecanismos de ayuda para la flota afectada por la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos, pero se considera que

los recursos podrían proceder de otras partidas como por ejemplo fondos Feder. En cualquier caso, se trata de una batalla abierta. De esos 540 millones de euros que se consideran necesarios para llevar adelante el plan, 100 millones serían para la paralización temporal de la flota en los años 1999 y 2000 y otros 60 para este ejercicio. Otros 70 millones de euros

serían para paralizaciones definitivas, 15 millones de euros para transformación de nuevas pesquerías, 5 millones de euros para transformación de tareas no pesqueras, 5 millones de euros para asociaciones temporales de empresas, 60 millones de euros para constitución de empresas mixtas, 100 millones de euros para medidas socioeconómicas y 125 millones de euros para programas de diversificación económica en las comarcas afectadas por el amarre de la flota. Algunas de esas partidas, según reconoce la propia Administración española, se pueden considerar solamente como cifras provisionales, con posibilidad de modificarse en función de las salidas que se puedan dar a la flota en otros caladeros.

Vía IFOP ya se dispone de 240 millones de euros y son necesarios otros 300 millones, aunque el coste del Plan podría ser muy variable en función de las salidas que se den a la flota.

Un plan con tres patas

El Plan de acción diseñado urgentemente por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación tiene como principal objetivo reducir el impacto negativo provocado por la no renovación del acuerdo con Marruecos en la actividad económica y social del sector de la pesca. Este Plan tiene tres ejes de trabajo: problemas de los barcos, problemas de las tripulaciones y analizar el impacto negativo en las zonas más dependientes de la pesca para buscar otras actividades alternativas.

En las actuaciones sobre la flota el plan se concreta en tres

objetivos: ubicación de los barcos en otros caladeros, fomento a la constitución de sociedades mixtas e incentivos para el desguace voluntario.

En la estrategia para ubicar los barcos en otros caladeros se consideran tres posibilidades: acceso a las aguas comunitarias, acceso a las aguas de terceros países y acceso a caladeros internacionales. A la vista de cómo están los recursos en el marco comunitario, el Plan desaconseja insistir en esa vía con carácter general, pero sin renunciar a aquellas aguas donde no haya una sobreexplotación de los recursos. Algo similar sucede con el caladero nacional, donde tampoco es aconsejable un mayor esfuerzo salvo en algunas zonas muy concretas en Canarias o Golfo de Cádiz, pero para muy pocas embarcaciones. La salida más importante se concreta en la búsqueda de caladeros en aguas de terceros países, así como en aguas internacionales. Hay posibilidades de pesca en unos casos que no están cubiertas y sería posible estudiar la incorporación de más barcos sin perjudicar la rentabilidad global del caladero. Pero el objetivo más importante sería abrir nuevas posibilidades de pesca en otros países. El Plan no descarta la posibilidad de ubicar barcos en aguas internacionales donde ya hay presencia española, aunque se reconoce la dificultad para aumentar las flotas en esas aguas. Por ese motivo, se ha potenciado la actividad del IEO para la búsqueda de nuevas pesquerías.

La Administración española, a la vista de la situación de los caladeros y de las posiciones de cada país, mantiene su mayor apuesta por el desarrollo de sociedades mixtas. Entre otros países se destacan Túnez, Argelia y Marruecos. El Plan contempla el cese de actividad para muchos buques con edades superiores a los 10 años como una salida a la situación actual. Se reconoce que ello provocará

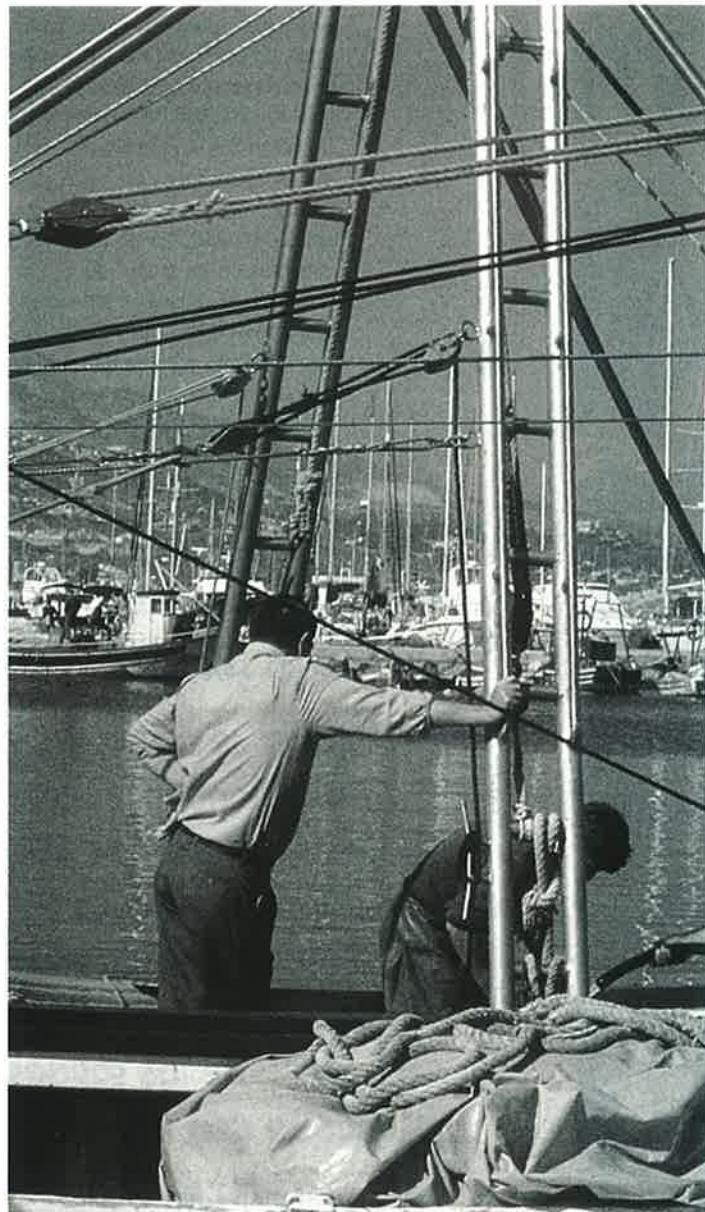
España ha cifrado el plan en unos 90.000 millones de pesetas

más desempleo y para ello el mismo Plan prevé también actuaciones concretas.

España considera que para la reestructuración del sector de la flota afectado por la no renovación del acuerdo con Marruecos se requiere la elaboración de una decisión específica de los ministros de Pesca comunitarios. En todo caso, esa política debería contar con una financiación estructural para acciones como la paralización temporal hasta la ejecución del Plan, transformación de buques a nuevas pesquerías, traspaso definitivo del buque a un tercer país, exportación temporal por un periodo máximo de tres años, constitución de una asociación temporal de empresas con una duración máxima de tres años, asignación de barcos a tareas no pesqueras y desguace definitivo del barco. En este conjunto de actuaciones España propugna un aumento en las ayudas tanto para la constitución de empresas mixtas como para los desguaces.

El Plan prevé la pérdida de empleo a consecuencia de las decisiones que adopten los armadores con sus flotas. Los trabajadores que pudieran mantener su empleo en la flota actual, pero en otros caladeros, perderían su derecho a cobrar las indemnizaciones previstas al amparo de este Plan y tendrían solamente derecho a las prestaciones que les correspondan en una situación normal. A los trabajadores que se hallaran desempleados se les aplicaría el Plan de acción. Se aplicarán igualmente primas individuales por cese en el sector pesquero por un montante de 10.000 euros según lo prevé el Reglamento 2792/99. En base a ese mismo reglamento, si la retirada de la actividad pesquera es por cinco años, la prima es de 50.000 euros.

Por parte del Instituto Social de la Marina se ha diseñado un Plan específico orientado al co-



Costes del Plan de reconversión de la flota (millones euros)

Medida	Financiación Total
Paralización temporal 1999-2000	100
Paralización temporal 2001	60
Paralización definitiva	70
Transformación nuevas pesquerías	15
Transformación tareas no pesqueras	5
Asociaciones temporales de empresas	5
Sociedades mixtas	60
Medidas socioeconómicas	100
Primas individuales	27,7
Planes de formación	29,1
Jubilaciones anticipadas	43,2
Diversificación económica comarcas	125
Total	540

lectivo de trabajadores afectados por la paralización de la flota. El Plan contempla cursos de formación de enseñanzas náutico-pesqueras en las actividades más demandadas en el entorno marítimo-pesquero. Esta oferta está dirigida para todos los tripulantes: para titulados, cursos de reciclaje, reinserción en áreas como electricidad, programación, robótica, área del frío, hostelería, informática, acuicultura, soldadura, máquinas y herramientas.

Finalmente, una tercera parte del Plan contempla la posibilidad de buscar empleo en otros sectores: para lo cual se aplicarán, importantes bonificaciones en las cuotas del trabajador a la Seguridad Social, así como las medidas para diversificar la actividad económica en los puertos y zonas dependientes casi exclusivamente del mar y de la pesca. En esta línea ya se han mantenido desde la Administración central contactos con representaciones de las comarcas que más están sufriendo los efectos de la paralización de la flota. Estas inversiones parten desde la puesta en marcha de infraestructuras a la diversificación de actividades en sectores como el turismo y los servicios, el medio ambiente, las industrias derivadas de la pesca, la acuicultura o los aprovechamientos forestales.

Es posible que para algunas de las zonas que hoy sufren el impacto negativo de una flota amarrada y el cese de la actividad pesquera, esta situación pueda ser el inicio de una nueva etapa en su desarrollo económico. Pero a nadie se le oculta que ese proceso va a ser lento.

La flota afectada

La flota afectada inicialmente por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos asciende a una media de 392 barcos con unas tripulaciones de



4.500 personas. Actualmente ambos números se han reducido ante la búsqueda de otros caladeros para algunas embarcaciones, así como por el empleo en otras actividades.

Por tipos de modalidad de pesca, ésta sería la radiografía del sector afectado según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y remitidos a Bruselas.

• Arrastre camaronero

Se trata de una flota que ha estado faenando hasta la termina-

nación del acuerdo con entre 108 y 112 unidades. Esta flota corresponde a 13 puertos, donde destacan los de Almería, Málaga, Punta Umbría, Huelva, Algeciras e Isla Cristina. En general es una flota muy renovada, donde la edad más frecuente son barcos con menos de 10 años. Cuenta con unas 8.000 TRB y las capturas en los últimos tres años han oscilado entre las 4.052 toneladas la última campaña a 5.670 en 1996. Las especies más importantes son la gamba blanca, con 2.500 toneladas, la merluza europea, con unas 1.000 toneladas, y partidas más bajas en carabineros, rape y brótolas.

• Palangre

El acuerdo contemplaba un TRB autorizado de 9.270 tm. con 140 unidades para compartir con la flota portuguesa. La presencia de España ha estado entre las 110 y las 115 unidades, aunque en el último año se redujo ese número a 94 barcos. Esta flota se halla distribuida en una docena de puertos donde destaca Algeciras, seguido de Ribeira y Ceuta. Se trata de barcos a medio camino en el proceso de renovación. El 46,8% de los barcos tiene menos de 10 años, pero el 42,6% supera los 25 años, con 37 años de media. La flota palangrera de superficie, dedicada fundamentalmente al pez espada, tiene su base en Algeciras y La Guardia. La flota de palangre de fondo, dedicada a la captura de palometa y merluza, se halla especialmente en Santa Eugenia de Ribeira y Ceuta. La flota voracera para la captura del besugo pertenece en su mayor parte de Algeciras, Tarifa, Santa Eugenia de Ribeira y Las Palmas, y finalmente la flota dedicada a la volanta tiene su puerto base en La Guardia con barcos muy obsoletos.

En conjunto, la actividad de palangre supuso en el últi-

Acuerdo pesquero con Marruecos

Tipo de pesca	Barcos	Capturas medias (tm)	Valor
Arrastre camaronero	108/113	5.000	5.000
Palangre	110/115	15.000	6.500
Cerco sur	11	50.000	1.600
Atuneros	27	3.000	818
Cerco norte	38	9.000	3.000
Flota artesanal	46	3.000	1.746
Cefalopoderos	80/90	24.000	14.500
Merluza negra	3	1.500	278
Total	392	110/130.000	30.000/40.000

Marineros: 4.500 (39% Andalucía, 33% Galicia, 24% Canarias, 4% resto)

España ha cifrado el plan en unos 90.000 millones de pesetas

mo año capturas por un volumen de unas 15.000 toneladas cifra similar a la de los años precedentes.

En los palangreros de superficie destacan las pesquerías de tiburón y marrajo entre 2.000 y 3.000 toneladas, 1.000 toneladas de pez espada, 450 toneladas de tasarte y 100 toneladas de atún. Parte de la flota ya faenó antes de finalizar el acuerdo con aguas internacionales.

Los palangreros de fondo realizaban unas capturas de entre 5.000 y 5.500 toneladas de merluza europea y merluza negra y 4.000 toneladas de palometa.

La flota de volanteros tenía unas capturas anuales de unas 750 toneladas de merluza y 150 toneladas de rape, y los voraceos, unas capturas medias de unas 5 toneladas por barco.

• Cercos sur

Esta modalidad suponía la posibilidad de pescar a la vez a once unidades en su mayor parte con base en Arrecife. Es una flota envejecida, parte de la cual se dedicaba a la sardina para consumo humano y parte para fabricar harinas. Antes de la imposición por Marruecos de una zona de veda, las capturas llegaron a las 130.000 toneladas. En el último año las capturas se situaron entre las 40.000 y las 60.000 toneladas.

• Atuneros

La flota dedicada a esta pesquería, de 27 unidades, 17 que pertenecían a España y 10 derechos cedidos por Francia. En los últimos años la flota realizó capturas de entre 2.500 y 3.000 toneladas.

• Cercos norte

El acuerdo anterior permitía faenar simultáneamente a entre 26 y 28 barcos. La flota la forman

38 barcos, en su mayor parte con base en el puerto de Barbate. En los últimos años la pesquería ha pasado de unas capturas medias de 5.000 a 9.300 toneladas en el último ejercicio. La especie más importante es el boquerón o la anchoa.

La Administración española ha propuesto acciones en tres niveles: flota, tripulaciones afectadas y zonas especialmente dependientes de la pesca.

España tiene una gran confianza en las empresas mixtas.

• Artesanales

El acuerdo permitía el acceso de 46 unidades con su base en los puertos de Las Palmas, Arrecife, Santa Cruz de Tenerife, San Andrés y Los Cristianos. Las capturas ascendían a unas 3.000 toneladas de especies como dentón, congrio, sama, pargo, y asociadas como calamar y pulpo.

• Cefalopoderos

La flota en activo en el último año se situó entre 80 y 86

unidades, con unas capturas en descenso por la reducción del número de unidades, que se situó en unas 24.000 toneladas. La flota se halla en su mayor parte entre los 10 y los 25 años y casi en su totalidad tenía Las Palmas como puerto base. De las pesquerías realizadas, entre 10.000 y 15.000 toneladas corresponden al pulpo, entre otras 2.000 y 3.500 toneladas a la sepi, entre 2.000 y 3.500 toneladas al calamar, entre 3.000 y 4.000 toneladas al lenguado y 1.000 toneladas a la acedía.

• Merluza negra

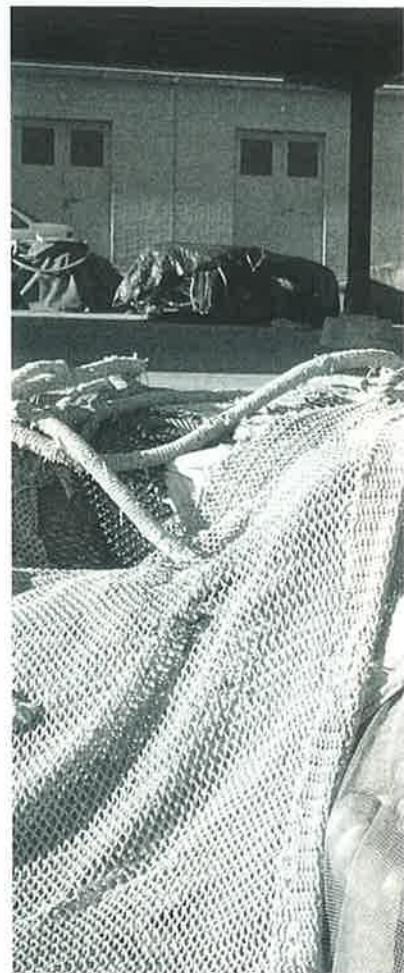
Antaño fue una flota que llegó a contar hasta 22 unidades, de las que solamente quedaban en activo tres. Las capturas ascendían a unas 1.500 toneladas.

En conjunto, las capturas totales han pasado de casi 200.000 toneladas a entre 110.000 y 120.000 toneladas tras la reducción de la pesquería de la sardina. En primera venta, el valor de las capturas se situó entre los 30.000 y los 40.000 millones de pesetas, donde destaca especialmente el valor de las pesquerías de los cefalopoderos con casi 15.000 millones de pesetas. El valor de las capturas de la flota palangrera fue de unos 6.500 millones de pesetas y de casi 5.000 millones de pesetas para la flota de arrastre.

El empleo generado directamente por el acuerdo era de unos 4.500 puestos de trabajo en la mar, de los que el 33% correspondían a Galicia, el 39% a Andalucía, el 24% a Canarias y el 4% a otras zonas.

El número de localidades afectadas es de 139, aunque el impacto más importante corresponde a Barbate, comarca del Morrazo en Galicia, Arrecife y Huelva.

Vidal Maté





LOS MINISTERIOS DE AGRICULTURA Y TRABAJO HAN MANTENIDO REUNIONES CON EL SECTOR

LAS PETICIONES DE LOS SINDICATOS

Tras la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos, los sindicatos CC.OO., UGT y la CIG remitieron a la Administración una propuesta para paliar los efectos sociales derivados de la paralización de la flota que operaba en aguas de ese país. Estas peticiones se concretaban en los siguientes puntos:

1. Clarificación de la posición política del Gobierno español ante la no renovación del acuerdo y las negociaciones con otros países para la búsqueda de nuevos caladeros.
2. Jubilación y prejubilaciones. Modificación de la normativa actual para permitir la jubilación a los 55 años. En esta misma

línea de facilitar la salida de trabajadores del sector se pide una política de prejubilaciones a partir de los 50 años, así como medidas de ayuda para los jubilados y prejubilados.

3. Formación y recolocación. Para los trabajadores que no se puedan jubilar o prejubilar se reclaman medidas de orientación y formación profesional durante un periodo máximo de dos años. En la política de recolocación se propugna fundamentalmente por el fomento de la contratación indefinida, así como de ayudas y bonificaciones a los empresarios que contraten a los trabajadores afectados por esta situación tanto en la flota de pesca como en la marina mercante.
4. Medidas de protección por desempleo. Para los trabajadores que no tengan posibilidad de trabajar terminado el proceso de formación, con una duración máxima de dos años, los sindicatos reclaman una política de protección teniendo en cuenta las diferentes situaciones de responsabilidad familiar.
5. Plena aplicación de las ayudas IFOP, primas globales individuales no renovables para aquellos trabajadores que de forma voluntaria decidan abandonar el sector sin incorporarse a los planes de formación y recolocación, dirigiendo su actividad profesional hacia otros sectores.
6. Empleo español en empresas mixtas. Los sindicatos estiman que la constitución de las empresas mixtas con
- terceros países es una posibilidad para la reubicación de una parte de la flota. En este sentido se reclama que no se pierda el empleo en las mismas para los trabajadores españoles y que se mantengan las condiciones actuales en este punto. Se debe asegurar igualmente que los trabajadores gocen de los beneficios que proporcionan la Seguridad Social y la legislación laboral española.
7. Plan de inversiones para desarrollar las zonas más afectadas por la pérdida de empleo. Ante la imposibilidad de que la actividad de la pesca asuma todo el excedente laboral provocado por la no renovación del acuerdo, los sindicatos reclaman un plan de inversiones en las zonas más castigadas para ofrecer alternativas industriales que posibiliten su desarrollo.
8. Comisión de seguimiento y control. Los sindicatos reclaman el funcionamiento de una comisión permanente de control y seguimiento de la aplicación de todas las medidas planteadas en este documento, así como de las que se pudieran articular a otros niveles.
9. Ayudas para personal de tierra. La propuesta de los sindicatos señala la necesidad de que los trabajadores en tierra que se han visto afectados también por la no renovación del acuerdo como rederos, chaboleros, etc., también se puedan beneficiar de todas las medidas que se apliquen a las tripulaciones.

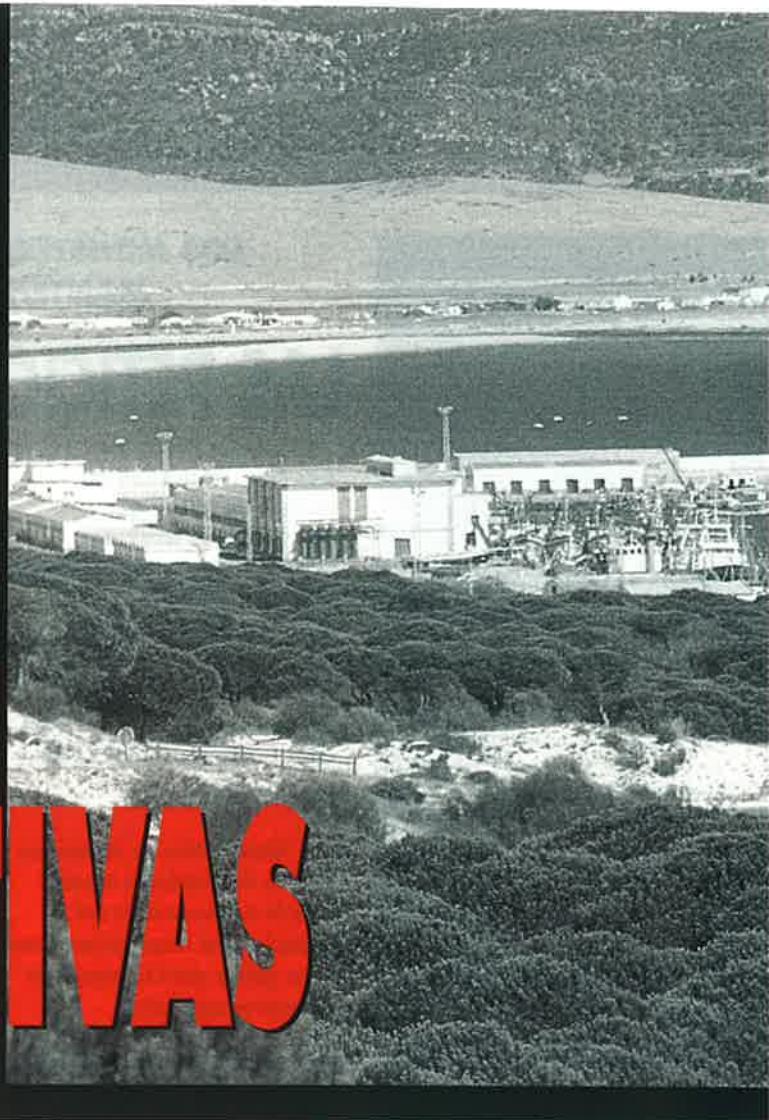


V. M.

**Tras la no renovación
del acuerdo con
Marruecos**

BARBATE BUSCA ALTERNATIVAS A LA PESCA

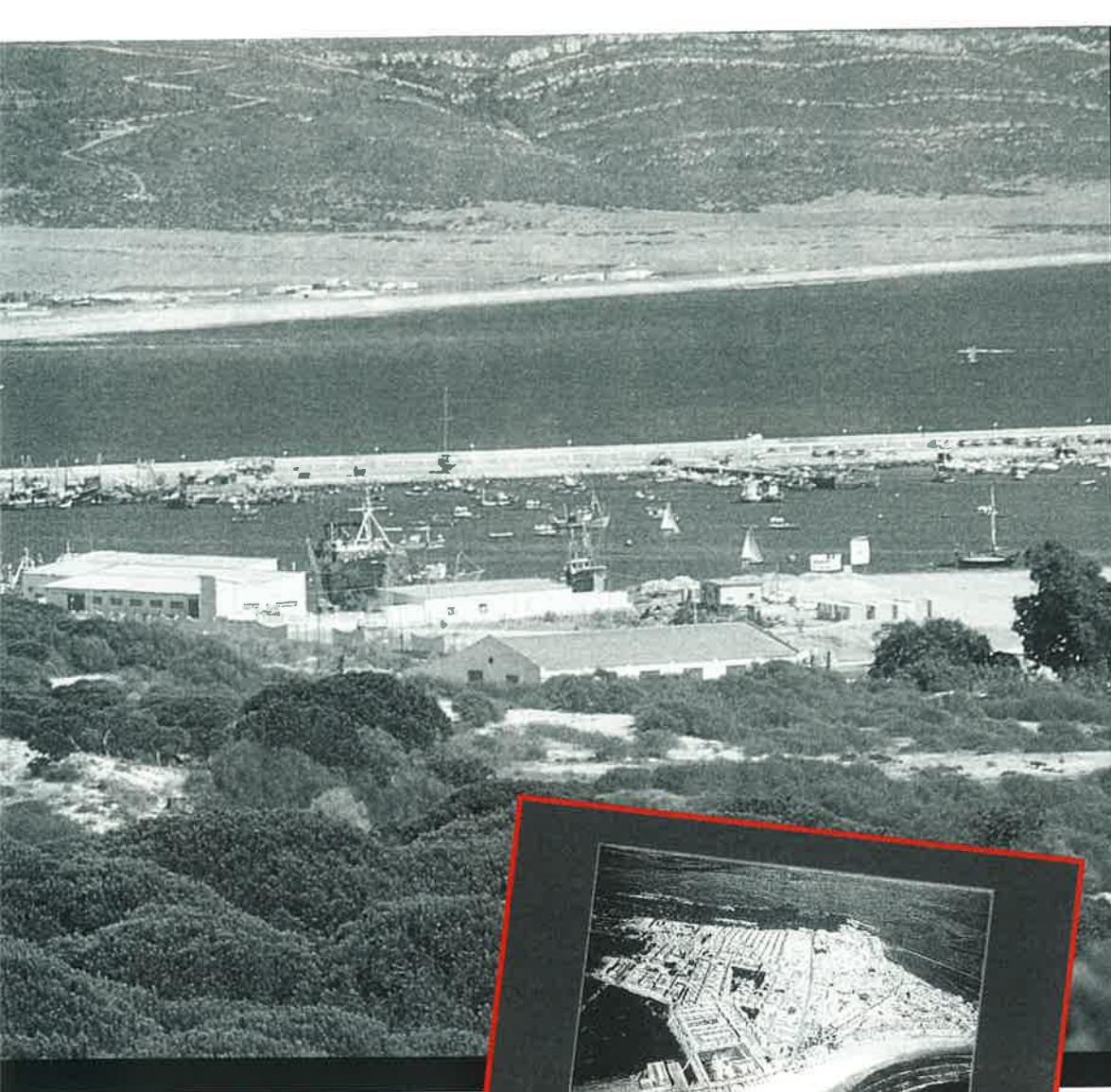
La no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos ha supuesto el paro para un colectivo superior a las 3.000 personas que se dedicaban directamente a la pesca, así como dificultades para una serie de actividades que vivían indirectamente de esta flota. Desde la Administración y el propio sector se están haciendo esfuerzos para la reubicación de parte de esos barcos en otros caladeros y así mitigar el problema. Pero, además de eso, promovido por los ayuntamientos, Comunidades Autónomas y con el apoyo de la Administración central, se están buscando salidas a las zonas más afectadas por la vía de diversificación de la actividad económica.



Desde esta perspectiva, la no renovación del acuerdo con Marruecos puede suponer un cambio de rumbo en la economía de algunas zonas donde los trabajos tradicionalmente ligados a la mar pueden tener alternativas en tierra. Barbate, como señalan sus responsables municipales, "el sur del sur de España", ha sido la localidad que ha dado el primer paso en esta dirección con la constitución hace ya unos meses de la Agencia Municipal para la Diversificación Económica, cuyo objetivo es buscar alternativas tanto en la mar como en tierra para el colectivo de trabajadores afectados por la no renovación del acuerdo con Marruecos. Desde el Ayuntamiento de Barbate se ve la posibilidad de aprovechar esta situación para conseguir una reactivación de una comarca deprimida, con esas inversiones y donde casi toda la actividad económica dependía del mar.

Barbate ha sido la pionera en la apertura del proceso. Sin embargo, iniciativas similares se están poniendo en marcha en otras zonas afectadas por el paro de la flota que operaba en Marruecos como es toda la comarca del Morrazo en Galicia, Las Palmas y Arrecife y diferentes localidades de Huelva, Almería y la propia provincia de Cádiz. Estas actuaciones parten de iniciativas de los ayuntamientos de cada zona. Su desarrollo se halla ligado a las actuaciones de cada Comunidad Autónoma, si bien cuentan también con el respaldo de la Administración central.

En el caso concreto de Barbate, la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos supuso el paro para un colectivo de casi 500 trabajadores que se hallaban embarcados con el consiguiente impacto en el empleo en tierra. Para el alcalde de esta localidad gaditana, Juan Manuel de Jesús, esta fuerte de-



La Agencia Municipal para la Diversificación ha elaborado un programa de acción con un presupuesto cercano a los 40.000 millones de pesetas.



pendencia de la pesca ha hecho que el impacto de la no renovación del acuerdo haya sido muy grave en la localidad y que se imponga la necesidad de buscar salidas en otras actividades que van desde el mantenimiento de una flota adaptada a las nuevas circunstancias al turismo o los servicios.

Barbate es un municipio con una población de 22.500 personas y que se extiende sobre una superficie de 13.626 hectáreas. A pesar de tener esta importante extensión, mantiene grandes limitaciones a la hora de hacer uso de ese suelo. De ese total de hectáreas, 5.346 son zona militar. Con protección especial se hallan 2.133 hectáreas de marrismas, 2.493 corresponden al acantilado y pinar de Barbate, 123 hectáreas al Palmar y otras 559 son de interés forestal. La superficie sin protección sería de 2.352 hectáreas.

El Programa de Acción para Barbate como una apuesta de futuro, entre otras acciones, se concreta en la renovación de la flota, la diversificación de actividades económicas en tierra y una importante apuesta por la mejora de todo tipo de infraestructuras para facilitar la instalación de empresas.

En la propuesta para la renovación de la flota pesquera, según los datos que maneja la Agencia para la Diversificación, el 75% de las embarcaciones de cerco tienen su puerto base en Barbate, estando censadas para faenar tanto en el caladero de Marruecos como en el de la Bahía de Cádiz. Con la eliminación del caladero de Marruecos los barcos se deberán concentrar en aguas españolas, con los consiguientes problemas. La propuesta contempla que se mantengan los salarios de los trabajadores hasta que no se apliquen las medidas propuestas. Un segundo punto es la construcción de dos prototipos de embarcaciones, una para la flota artesanal, de 7,73 metros de eslora, 4 TRB y 6,24 GT con una potencia de 25 cv, y otra para la flota de cerco con 12 metros de eslora, una potencia de 10,6 TRB, 95 cv y 19,2 GT. Se reclama la construcción de 10 embarcaciones para la flota artesanal y 20 para la de cerco de acuerdo con lo previsto en el IFOP. Para poder afrontar ese Plan de renovación de la flota se propone la aportación de 30 embarcaciones de la flota artesanal con un TRB inferior a 2,5 toneladas, así como un barco más complementario. Con esta propuesta se estima posible la creación de 370 puestos de trabajo.



BARBATE

Diversificación económica

La propuesta de diversificación de actividades económicas tiene como principal objetivo conseguir un nuevo modelo de desarrollo para Barbate, superando la fuerte dependencia que ha tenido tradicionalmente el pueblo de la pesca. El informe parte de que se trata de un municipio donde el 80% de su territorio tiene algún tipo de servidumbre militar o del medio ambiente, algo que se considera importante tratar, al menos, de modificar. Entre las actividades más castigadas se halla la ganadería, donde se ha producido casi su total desaparición, pasando en los últimos diez años de 219 a solamente cinco explotaciones.

Entre las medidas propuestas para diversificar la actividad económica de la zona se considera que

el eje del nuevo modelo debe pasar por un desarrollo turístico alternativo ligado al medio ambiente. Para ello, se considera imprescindible la colaboración de entidades como la Diputación Provincial de Cádiz, la Junta de Andalucía, el Gobierno central, los armadores de Barbate, la Cofradía de Pescadores, el sector empresarial y los organizaciones sociales y sindicales.

Entre las acciones concretas que se contemplan destacan las siguientes:

- Balnearios en la sierra de Retín con agua del mar y lagos de agua salina mediante acuerdo de promoción con el Instituto Social de la Marina.
- Un centro de interpretación de la naturaleza, parque de los acantilados, marismas del río Barbate y almadrabas del sur.
- Acuario de Andalucía como foco de atracción turística.

- Cursos de verano con la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- Escuela andaluza de buceo profesional y actividades subacuáticas.
- Infraestructura para actividades náuticas en el puerto deportivo. Para ello se considera necesario que la empresa pública Puertos de Andalucía permitiera el desarrollo de deportes náuticos.
- Ordenación sostenible del litoral Barbate-Zahara. La propuesta de un convenio con el Ministerio de Defensa así como con el Instituto Social de la Marina para la construcción del complejo Balnearios de la Sierra del Retín se considera debe ser la antesala para liberar una amplia franja costera de unos 10 kilómetros de longitud por 500 metros de ancho, zona que se utilizará para uso turístico.
- Promoción de equipamientos hoteleros en las zonas de Zahora, puerto deportivo y turismo rural en Montenmedio.
- Acuerdo y concertación con las empresas almadraberas de Barbate mediante ampliación temporal de las concesiones administrativas.
- Creación del Observatorio para las inversiones y la cooperación con Marruecos. Si Barbate ha sido uno de los pueblos más afectados negativamente por la no renovación del acuerdo con Marruecos, se reclama también una parte equitativa de las oportunidades de negocio que puedan suponer las relaciones de cooperación con Marruecos.
- Polígonos industriales temáticos sobre sectores como el atún, los derivados y los ahumados.
- Creación del Polígono Industrial de la Oliva.

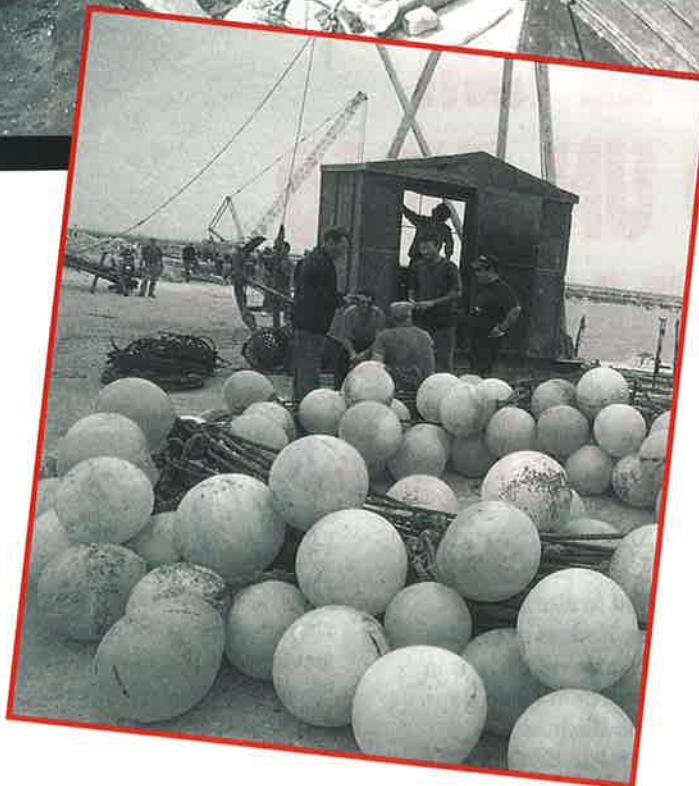


- Programas de fomento a la acuicultura.

Para el desarrollo de estas y otras actividades se plantea la creación de la Agencia para la Diversificación Económica de Barbate con un capital inicial de 1.000 millones de pesetas que sería la responsable de poner en marcha los diferentes proyectos. Igualmente, se contempla la constitución del Instituto de Promoción de la Ciudad.

Inversiones públicas e infraestructura

Para el desarrollo de las acciones de diversificación que se pretenden poner en marcha en la zona, los promotores de la Agencia consideran fundamental desarrollar previamente una política de inversiones públicas para infraestructuras, algo de lo que carece casi por completo la zona. En esta línea se estiman como acciones prioritarias: el abastecimiento de agua desde la zona gaditana a los núcleos diseminados

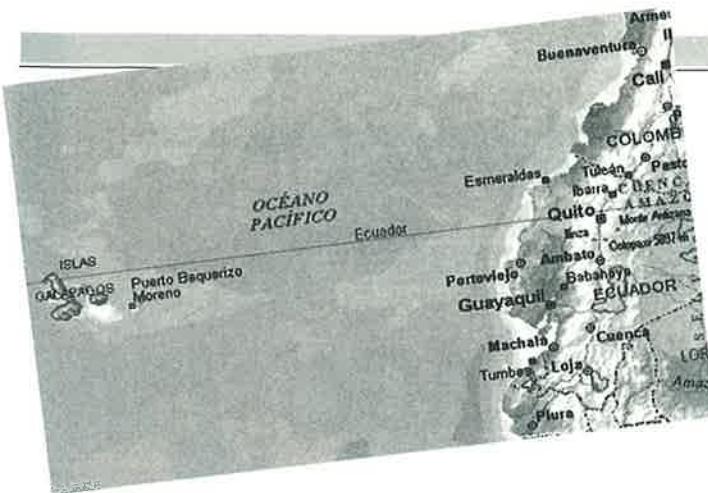


Entre otros puntos, se contempla la renovación de la flota para adaptarse a nuevos caladeros, diversificación de actividades económicas e inversiones en infraestructuras.

dos del término municipal, la mejora del saneamiento en Barbate, Zahara, Caños de Meca y Zahora, la depuración de las aguas en las mismas localidades, limpieza y retirada de lodos del río Cachón, la carretera de circunvalación y los aparcamientos públicos en Caños de Meca, la declaración del puerto como puerto de interés general, las cesiones de suelo en terrenos afectados por el Ministerio de Defensa para la puesta en marcha de polígonos industriales, así como diferentes obras para la mejora general de las infraestructuras de la zona como mejora de instalaciones deportivas, construcción de otras nuevas, construcción de un nuevo instituto, viviendas de promoción pública, desarrollo de un plan de formación profesional y un programa de excelencia turística de Barbate.

La Agencia para la Diversificación Económica ha valorado el desarrollo de esos trabajos en unos 36.000 millones de pesetas.

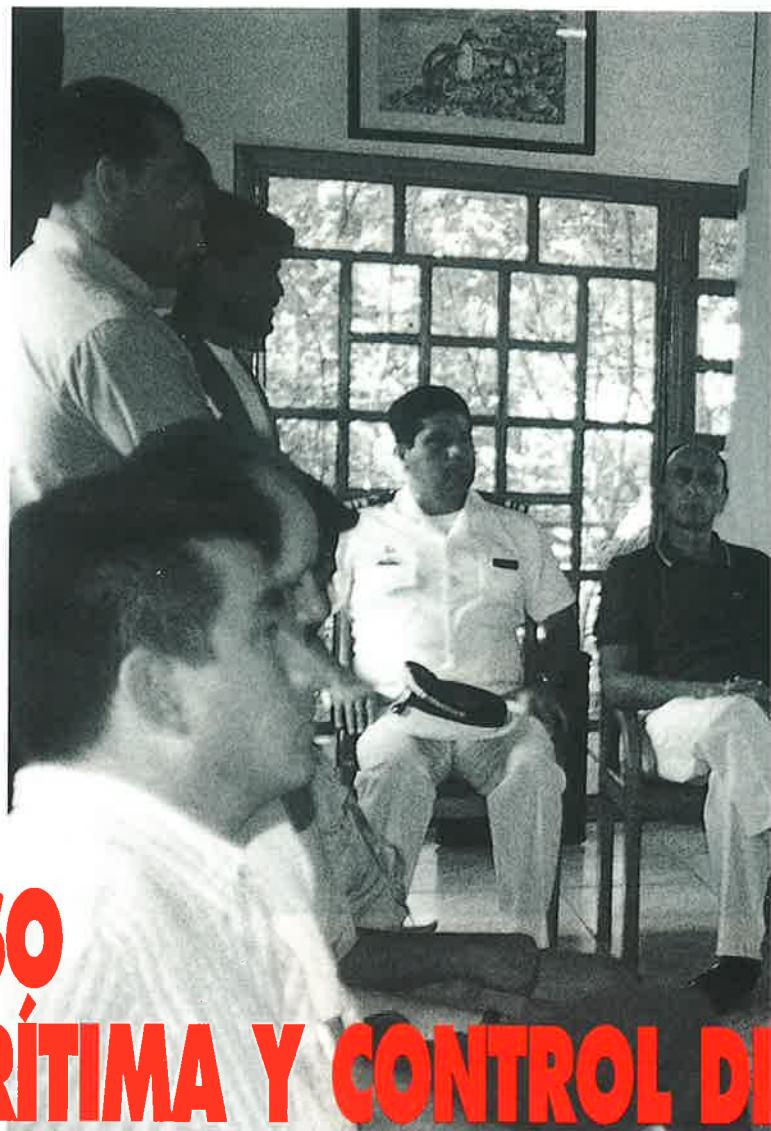
V. M.



Incluido en el Proyecto Integral Galápagos del Programa Araucaria

LA DIRECTORA GENERAL DEL ISM CLAUSURÓ UN CURSO DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y CONTROL DE RESERVAS MARINAS

La directora general del Instituto Social de la Marina, organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se trasladó a finales del pasado mes de mayo a la República de Ecuador, con objeto de clausurar el curso de Seguridad Marítima y Control de Reservas Marinas que profesores del ISM habían impartido en la Isla de Santa Cruz a 20 técnicos de la Unidad de Recursos Marinos del Parque Nacional Galápagos. A la clausura asistieron, además de M.ª Antonia Lucena Varea, la ministra del Ambiente del Ecuador, Lourdes Luque, y el embajador de España, Eduardo Cerro. El programa de trabajo de la directora general del ISM, que se desarrolló en Quito y en las Islas Galápagos, incluía reuniones con la ministra del Ambiente y con autoridades provinciales y locales en el archipiélago, con directivos del Parque y del Instituto Nacional Galápagos, así como con dirigentes de las Cooperativas Pesqueras, todos ellos vivamente interesados en la cooperación que viene prestando el ISM.



María Antonia Lucena tuvo oportunidad de explicar la participación del ISM en el Programa Araucaria de la Agencia Española de Cooperación Internacional a la ministra del Ambiente, quien requirió información pormenorizada acerca de la organización y actividades que desarrolla el Instituto, como posible referencia para la gestión de aquel país, y expresó su interés por que pueda establecer nuevas líneas de actuación en el futuro.

En Isla Isabela la directora general del ISM se reunió con el sector pesquero artesanal local, cuyos representantes agradecieron la formación proporcionada

por el Instituto en este tiempo y solicitaban colaboración para poner en marcha las líneas de acción aprendidas en los cursos, dada la evidente dificultad de desarrollar los conceptos y capacidades aprendidos con los medios disponibles. El sector pesquero local viene defendiendo la necesidad de potenciar el desarrollo socioeconómico de este sector. M.ª Antonia Lucena reiteró la disposición del ISM a mantener la colaboración, siempre en el marco del Programa Araucaria, con el Gobierno de Ecuador y con las instituciones implicadas en un ámbito tan específico como el Parque Natural Galápagos.

En compañía del embajador de España en Ecuador, la delegación



del ISM, de la que formaban parte también Paloma Gallego, adjunta a la Dirección General, y Cándido Paredes, asesor técnico laboral marítimo, tuvo oportunidad de visitar el Centro de Crianza de Galápagos y la Estación Científica Charles Darwin, donde les fue explicada la actividad protección de estas entidades en la isla. En la visita a la Isla de San Cristóbal pudieron conocer el proyecto de recuperación de la Laguna el Junco, en el que colaboran la AECI, a través del Programa Araucaria, y el Parque Nacional Galápagos. En esta isla visitaron también el Centro de Interpretación, financiado por la Agencia Española de Cooperación Internacional, dentro del Plan de Interpretación y Educación Ambiental para las Islas Galápagos. El

El Instituto Social de la Marina ha impartido un curso de Seguridad Marítima y Control de Recursos Marítimos a 20 técnicos de la Unidad de Recursos Marinos del Parque Nacional de Galápagos y a dirigentes de las Cooperativas Pesqueras en el marco del Programa Araucaria de la Agencia Española de Cooperación Internacional, entidad con la que colabora el ISM.

Centro, inaugurado en 1998, se encuentra en un privilegiado entorno natural, y ofrece al visitante información que le permite comprender las características del lugar, así como un recorrido por la historia de las islas y datos sobre la evolución de las especies que habitan en el archipiélago.

La delegación del ISM asistió también a la recepción ofrecida por la AECI, en la que estaban presentes igualmente las autoridades locales, con objeto de presentar el proyecto de readecuación del malecón de Puerto Baquerizo Moreno, capital de la Isla de San Cristóbal, y del muelle de Puerto Villamil, capital de Isla Isabela, proyecto que se desarrolla en el marco del Programa Araucaria y en el que participan diversos organismos políticos y culturales ecuatorianos.

El curso de Seguridad Marítima y Control de Reservas Marinas, impartido por los profesores del ISM Gabriel Tauriz, Gonzalo Abalo y Cipriano Rodríguez en las instalaciones del Parque Nacional Galápagos, se inscribe en el Proyecto Integral Galápagos, en el marco del Programa Araucaria de la Agencia Española de Cooperación Internacional, entidad con la que colabora el ISM.

Cooperación internacional

La colaboración entre ambos organismos se inicia en 1995 a instancias de la AECI, que recabó la colaboración del ISM en programas de cooperación iniciados o en proyectos, dirigidos en todos los casos a la promoción del sector pesquero. Ésta es una de las múltiples demandas de información e intercambio, procedentes tanto de particulares o empresas, organismos internacionales, administraciones de otros países y organismos nacionales implicados en actividades relacionadas con el mar en otros países, que tie-

nen que ver con la especialización y el carácter integrador del Instituto Social de la Marina y que se han potenciado con la puesta en marcha del Centro de Formación de Bamio.

Efectivamente, el ISM, que venía siendo ya el referente en diversas cuestiones relacionadas con el trabajo marítimo en organismos internacionales, especialmente en la Organización Internacional del Trabajo, contó desde 1992 con su Centro de Formación Marítima de Bamio, creado, entre otras finalidades, para ser el Centro técnico especializado, impulsor de los programas formativos de la Entidad, para el estudio de la situación del mercado de trabajo marítimo, de las innovaciones tecnológicas que se producen en el mismo, los nuevos requerimientos que determinan en cada momento los organismos internacionales, etc., y previsto, ya desde su origen, para propiciar los intercambios internacionales en todas estas materias.

El Instituto viene colaborando con la Agencia Española de Cooperación Internacional mediante asistencias técnicas orientadas fundamentalmente a la pesca artesanal, basando sus actuaciones en aspectos formativos, estructurales, organizativos y de comercialización de las capturas. Esta actividad tiene por objeto ayudar, desde el más profundo respeto a las costumbres e idiosincrasia de sus destinatarios, a la mejora de las situaciones sociales, económicas y laborales de los pescadores artesanales, compartiendo para ello experiencias y conocimientos mutuos.

En esta línea, se vienen efectuando actuaciones en diversos países de Iberoamérica, destacando, por su concreción y desarrollo los siguientes:

María Antonia Lucena:

El destinatario único y principal de todas nuestras actividades y actuaciones es la persona, no sólo como trabajador, sino en su más amplia e importante condición de ser humano. Por ello, puede entenderse que nuestro mayor énfasis en los programas de cooperación lo pongamos en la formación, ya que es indudable que la capacitación permite un mejor posicionamiento en el mercado laboral y posibilita rentabilizar más y mejor nuestro esfuerzo productivo. //

- El proyecto PADESPA-PERÚ, en donde el ISM coadyuvó a la mejora y modernización de las instalaciones de la lonja del puerto pesquero de Ilo, así como a la implantación de un sistema de subasta en la primera venta de las capturas, obteniéndose resultados beneficiosos para aquella comunidad pesquera.

- El proyecto ARAUCARIA, en el que la participación del Instituto Social de la Marina ha ido orientado a las actividades formativas de los pescadores.

Programa Araucaria

La intervención del ISM en el Programa Araucaria se iniciaba en enero de 1999, con la visita a Ecuador del director provincial del ISM en Villagarcía de Arousa, Jesús Pérez y el consejero técnico, Cándido Paredes. A través de las reuniones mantenidas con los responsables del Ministerio del Ambiente, funcionarios del Parque Nacional Galápagos y representantes del sector pesquero artesanal del Archipiélago, pudieron conocer la realidad del sector en el archipiélago y establecer las posibles líneas de trabajo a desarrollar por parte del ISM.

La primera de las actuaciones tenía lugar en los meses de mayo y junio de ese mismo año en el Centro de Formación del ISM en Bamio, donde siete funcionarios y técnicos de instituciones ecuatorianas (Ministerio del Ambiente, Parque Nacional Galápagos, Dirección General de Pesca, Municipio de San Cristóbal y Estación Científica Charles Darwin) seguían un curso de "Administración de la actividad pesquera". A éste le seguiría otro dirigido a once dirigentes de las cuatro cooperativas del sector pesquero artesanal de Galápagos, "Orientación sobre promoción de la actividad pesquera-líderes naturales", impartido también en Bamio durante junio y julio de 1999.

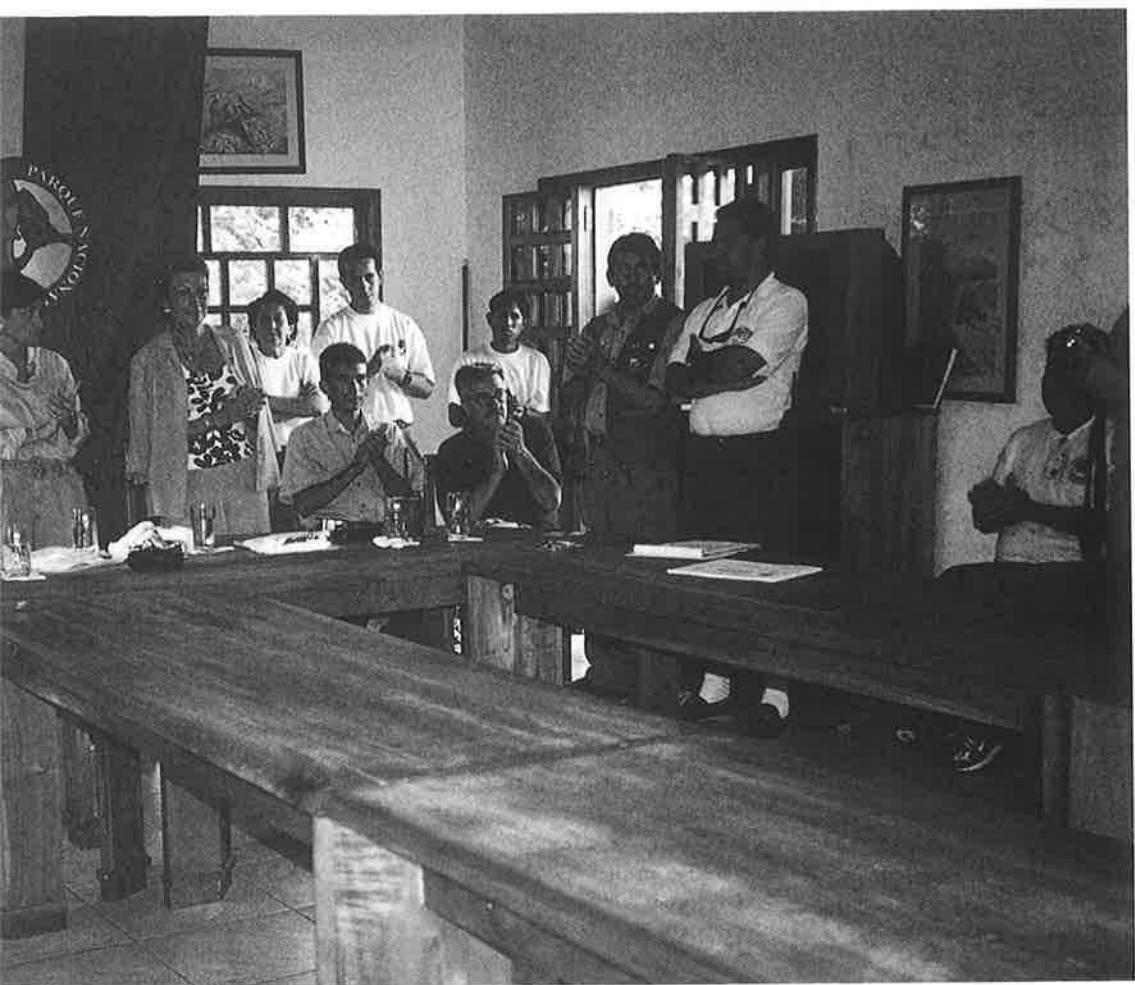
En julio de 2000 Jesús Pérez y Cándido Paredes realizaron una segunda visita, en esta oportunidad para evaluar los resultados de la capacitación ofertada y establecer la participación del ISM en el Proyecto Integral Galápagos. En los meses de marzo y abril de 2001 profesores del ISM impartían en la Isla Santa Cruz de Galápagos un curso sobre "Gestión de cooperativas de pesca artesanal". Participaron en el mismo veinte dirigentes de las cuatro cooperativas de pesca



artesanal del archipiélago, el mismo número que ha seguido el curso en mayo último, también en Puerto Ayora de Isla Santa Cruz, en esta oportunidad técnicos de la Unidad de Recursos Marinos del Parque Nacional Galápagos.

Ampliación de recursos

En su intervención durante la clausura de este último curso, la ministra del Ambiente agradeció muy expresivamente la cooperación española. En el mismo sentido intervino uno de los participantes. Tuvo palabras de reconocimiento por la formación recibida en materia de seguridad y salvamento marítimo, desconocida hasta ahora, y solicitó la ampliación de los recursos disponibles. El embajador español en Ecuador, por su parte, habló sobre el Programa Araucaria y la participación del Instituto Social de la Marina en el mismo.



En este acto, M.^a Antonia Lucena se refirió al papel que desempeña el ISM, a la identificación del colectivo marítimo con el organismo, por "la vivencia de que su trabajo se encuentra realmente dirigido a la mejora de sus condiciones de vida y trabajo y la experiencia de que, en muchos temas y cuestiones, sirve como punto de encuentro para concertar voluntades en ocasiones dispares, o como enlace con otros ámbitos administrativos de más difícil acceso por razones de organización administrativa".

Habló también de las líneas de actuación que se han potenciado en los últimos años, caracterizadas por el esfuerzo de adaptación a una realidad cambiante y diversa. "Diversa", subrayó, "por la propia configuración del colectivo para el que trabajamos –marinos mercantes,

prestando servicios en buques nacionales o de otros países, buques que, a su vez, presentan características muy diversas según su tipo de navegación o los productos que transportan; pescadores, faenando en modalidades de pesca diferenciadas espacial y temporalmente; personas, en fin, trabajando o dependiendo, en función de los lazos familiares, de ese trabajo, que en tierra plantean necesidades específicas y peculiares". Y cambiante, "desde el punto de vista general de una sociedad que demanda cada vez más y mejores servicios a la Administración, estando ésta obligada a responder con más rigor y elevando sus parámetros de calidad".

Como consecuencia de todo ello, añadió la directora general, "hemos trabajado intensamente en tres áreas que creo pueden ser especialmente inte-

resantes de resaltar: la formación de los trabajadores, su atención sanitaria en el medio laboral y la prevención de la accidentalidad". En materia de formación, los esfuerzos del ISM se han centrado en conseguir, en primer lugar, que los trabajadores que acceden al mercado laboral marítimo lo hagan con una preparación adecuada; en segundo lugar, que aquellos que, por razón de los cambios producidos en ese mercado laboral, han resultado excedentarios del mismo, dispongan de conocimientos e instrumentos personales suficientes para acceder a otros sectores de actividad en tierra, y, finalmente, que todos los trabajadores se encuentren en condiciones de prestar sus servicios de una forma adecuada a las innovaciones tecnológicas que se han producido en este sector.

"El destinatario único de todas las actividades y principal de nuestras actuaciones es la persona", subrayó M.^a Antonia Lucena, "no sólo como trabajador, sino en su más amplia e importante condición de ser humano. Por ello, puede entenderse que nuestro mayor énfasis en los programas de cooperación lo pongamos en la formación ya que es indudable que la capacitación no sólo permite un mejor posicionamiento en el mercado laboral, cada vez más competitivo y exigente, sino que posibilita rentabilizar más y mejor nuestro esfuerzo productivo, a la vez que nos hace más selectivos, obligándonos a comprometernos con el medio en el cual desarrollamos nuestra actividad mediante una pesca responsable y de preservación de las especies". "Un aspecto, insistió, de sana importancia siempre, pero que en el Archipiélago de las Galápagos, Patrimonio de la Humanidad, se hace más notoria su exigencia para perpetuar el equilibrio de su impresionante riqueza marina".

La directora general anunció que a lo largo de este año está previsto realizar dos cursos adicionales en el Centro de Formación Marítima de Bamio. Uno dirigido a personal directivo de cooperativas que realizará pasantías durante un mes en Cofradías de Pescadores de Galicia, y otro sobre buceo y actividades subacuáticas, dirigido a la actividad de pesca, para formar profesorado en esta materia y cuyos conocimientos podrán ser revertidos a las islas para formación del resto del personal.

M.^a Antonia Lucena concluyó su intervención reiterando el ofrecimiento del ISM "para colaborar en todas aquellas actividades en que nuestra aportación pueda ser de utilidad, para ayudar en el desarrollo socio-económico del pueblo ecuatoriano". ■

**El buque sanitario "Remolcagure Bat"
partió junto a la flota**

COMENZÓ LA COSTERA DEL BONITO



Cumplida su misión atendiendo sanitariamente a la flota del bocarte durante los meses de abril y mayo, el buque-hospital "Remolcagure Bat", fletado por el Instituto Social de la Marina, ha vuelto a partir del puerto de Santander para cuidar de la salud y atender logísticamente a las tripulaciones que participan en la "costera del bonito". Esta atención sanitaria se enmarca dentro de la campaña "AME 2001" (Asistencia Médica Embarcada) que cada año pone en marcha el ISM con el objetivo de que la gente del mar embarcada disponga de las mismas prestaciones médico-sanitarias que la de tierra y contribuir a mejorar sus condiciones de vida y de trabajo. Como en años anteriores, el puerto base para el "Remolcagure Bat" es el de Santander y el distintivo de la campaña es el de "SANIMAR", que sirve de clave para identificarla.

La Asistencia Médica Embarcada a la flota atunera se centra en los meses de junio, julio, agosto y septiembre, que es cuando la flota permanece más alejada de las costas españolas. A partir de octubre será atendida por los medios en tierra, especialmente el Centro Radio-Médico. El total de barcos que participa en la costera del bonito es de unos 600 y unos 5.000 hombres, aunque el máximo de barcos que se estima que faena simultáneamente es de unos 350 a 400, si bien el número de licencias concedidas puede ser superior. Su procedencia es mayoritariamente de Galicia y de la costa cantábrica.

La asistencia médica se desarrollará en las aguas comprendidas entre los paralelos 40 a 50 grados Norte y los meridianos 1 a 30 grados Oeste, que es el caladero comprendido entre el noreste de las Azores y la Bretaña francesa. Asimismo, se pueden beneficiar de estas prestaciones los bu-

ques de tránsito que naveguen por la zona señalada.

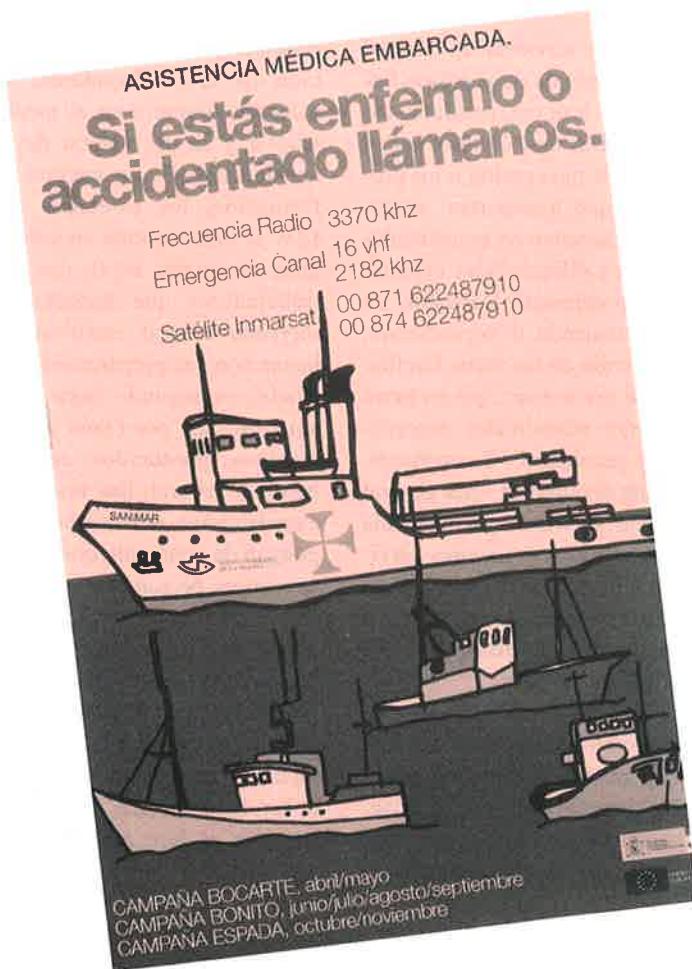
Servicios que presta la AME

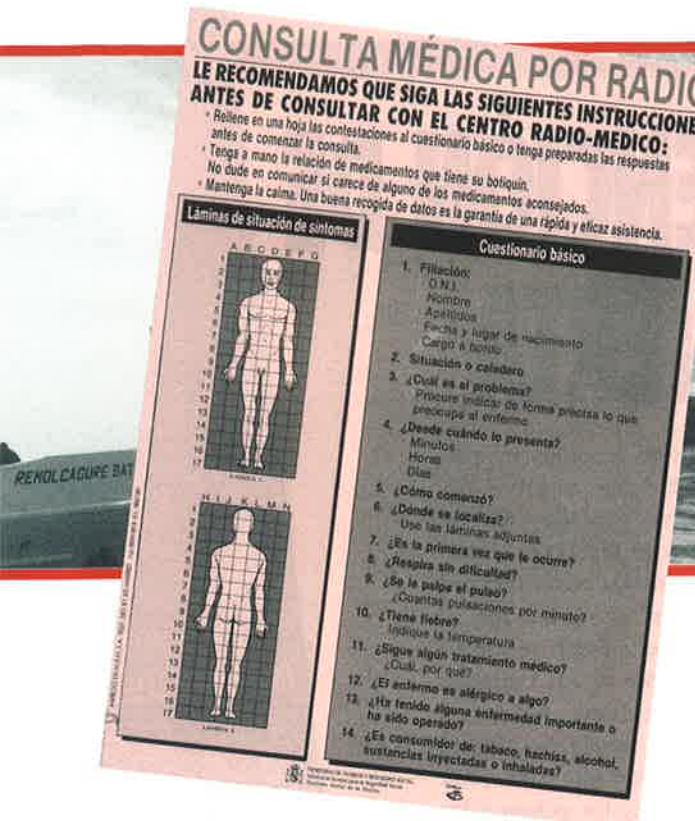
Los servicios médicos proporcionados por la AME desde el buque-hospital "Remolcagure Bat" son consultas radiomédicas, hospitalización en la enfermería del buque, en la medida en que los enfermos puedan ser trasladados al mismo, y la evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea, en los casos en que ésta sea

necesaria. Para este último supuesto el "Remolcagure Bat" se coordinará con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. La asistencia médica la realizan dos facultativos y un ATS del Servicio de Sanidad Marítima en cada una de las marcas mensuales.

Además de esta función sanitaria, el buque presta tareas de apoyo logístico de emergencia a los barcos que lo precisen, consistentes en reparaciones en obra viva de los pesqueros, zafamiento de las hélices de posibles enganches en las artes de pesca, etc. Para realizar estas tareas el buque-hospital cuenta con una tripulación especializada y con mucha experiencia en la que se incluye un equipo de buzos. Todas estas prestaciones son gratuitas. La campaña AME 2001 se inscribe en el programa que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en el área de Seguridad Social, previsto en el Instrumento Financiero de Ordenación Pesquera (IFOP).

Se estima que en los diez años que lleva funcionando se ha atendido a una flota de entre 500 y 600 buques pesqueros, con un total aproximado de entre 4.000 y 5.000 hombres. El coste de esta campaña en los últimos cinco años ha sido de 310 millones de pesetas. En los últimos cinco años (1996-2000) se atendieron 929 consultas, se prestó asistencia a 302 personas, se ingresaron 96 personas a bordo y se realizaron 73 evacuaciones y 78 asistencias técnicas, según datos facilitados por los responsables del Instituto Social de la Marina.





Recomendaciones médicas

Para estas campañas los facultativos del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina hacen una serie de recomendaciones para que los propios pescadores colaboren en preservar su salud durante la campaña. Insisten especialmente en recordar la necesidad de llevar los botiquines a bordo, las guías sanitarias, las pegatinas de las consultas radio-médicas, tener hecho el reconocimiento previo al embarque y mantener una cuidadosa higiene tanto en las instalaciones del barco como en los alimentos y bebidas.

Debido a la normativa vigente, todos los buques pesqueros deberán llevar el botiquín reglamentario adecuado al tipo de actividad y categoría que tengan. El Servicio de Sanidad Marítima del ISM advierte que es imprescindible que se encuentren en perfectas condiciones y ordenados debidamente para su mejor utilización. Este botiquín debe ser revisado antes de la partida de los barcos.

Otra de las recomendaciones básicas que hacen los médicos de la AME, además de que se lleven a bordo las guías sanitarias y las pegatinas de los reconocimientos médicos, es que todos los tripulantes que participen en la coste-

ra tengan su reconocimiento previo al embarque vigente, siendo también imprescindible que aquellos trabajadores que estén sometidos a algún tratamiento con medicamentos lleven a bordo los suficientes así como los informes de enfermedades recientes por si precisaran atención médica. El buque-hospital puede disponer de estos informes médicos de forma inmediata a través del banco de datos informaticizado del Centro Radio-Médico.

Vigilancia y control

Aunque las últimas campañas han transcurrido con normalidad y sin incidentes con pesqueros de otros países, tanto la Armada como la Xunta de Galicia y el

Gobierno Vasco han diseñado un programa de presencia en la zona para vigilancia y control. Por parte de la Armada serán los buques "Chilreu" y "Arnomendi" los que se turnarán durante los meses de junio a septiembre, llevando a bordo un Inspector de Pesca, dependiente de la Subdirección General de Inspección Pesquera, y un Inspector de Pesca Comunitario. También colaborará el buque "Serviola" como apoyo durante los períodos en que los dos patrulleros anteriores se encuentren en ruta hacia el caladero.

Por parte de la Xunta de Galicia faenarán alternativamente los buques "Valdivia" y "Sierra de Santiago" con un Inspector del Servicio de Protección de Recursos a bordo. Asimismo el Gobierno Vasco ha fletado un buque de apoyo que también llevará inspectores pesqueros y personal médico.

El dispositivo se completa con medios aéreos de vigilancia del caladero con los aeroplanos "Santi Petri" y "Rota".

DATOS DEL BUQUE PARA REQUERIR LA ASISTENCIA SANITARIA

El indicativo de llamada al barco para solicitar asistencia sanitaria es SANIMAR.

La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 KHz. Sus canales de VHF se posicionaran:

• Uno en el canal 16 permanentemente. Las llamadas de socorro se

harán por la frecuencia de 2182 KHz.

• El otro se situará en una frecuencia de trabajo específica para la flota atunera.

Los números del equipo INMARSAT:

**• INMARSAT
00871622487910
00874622487910**

La AME 2001, ampliada

La Campaña de Asistencia Médica Embarcada forma parte del programa de Sanidad Marítima y nació hace diez años con el fin de favorecer las condiciones de vida y trabajo y potenciar los niveles sanitarios de asistencia y prevención de la flota que faenaba en aguas del Cantábrico en la pesca del bonito. Ante su éxito se ha hecho ya una campaña imprescindible para la flota atunera y ha sido solicitada por otras flotas. Así, en este año 2001 y de forma experimental el Instituto Social de la Marina ha ampliado la AME a las flotas del bocarte y del pez espada.

La primera etapa de esta campaña ya se ha cerrado con la atención a la flota del bocarte durante los meses de abril y mayo. Cuando la flota del bonito se encuentre cerca de las costas y pueda ser atendida médica por los medios sanitarios en tierra, el "Remolcagure Bat" se trasladará a la zona en que se encuentre concentrada la flota espadera para navegar junto a ella los meses de octubre y noviembre. La zona de operaciones aún no ha sido definida porque es muy amplia y dependerá en cada momento de dónde haya mayor concentración de flota, siempre que esta esté situada en la zona del Atlántico Norte. Dicha flota está integrada por 150 buques y unos 1.800 hombres. Con ello el Instituto Social de la Marina habrá cubierto ocho meses de Asistencia Médica Embarcada que complementa la que lleva a cabo durante todo el año en el banco canario-sahariano el otro buque hospital del ISM, el "Esperanza del Mar". ■

Concha Hernández Carazo

CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN CUBIERTA

El Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha una campaña de prevención de accidentes que, bajo el lema "Por tu seguridad en cubierta, NO DEJES NINGÚN CABO SUELTO", tiene como objetivo que las tripulaciones de barcos pesqueros en especial, y los buques mercantes se conciencien de los riesgos laborales que se pueden producir en las cubiertas de los barcos, que es donde más concentración de trabajadores se da y, por tanto, más accidentes se producen. Esta campaña forma parte de otra más genérica puesta en marcha hace año y medio que, con el eslogan "Tu seguridad a bordo no es un juego", pretende que los trabajadores del mar no minusvaloren los riesgos de accidente y tomen parte activa para evitarlos y prevenirlos.

La campaña, que se desarrollará a lo largo de un año, se basa, como ya es habitual en las que hace el Instituto Social de la Marina, en la distribución de un folleto informativo y un cartel en el que se advierte de los riesgos comunes y de las medidas para prevenirlos y se recuerda que cuando se produce un accidente hay que hacer un parte del mismo. Esta documentación se va a distribuir en todas las Direcciones Provinciales y locales que el ISM tiene en todo el litoral español, en las cofradías de pescadores, en las empresas y en las organizaciones sindicales.

Esta es la primera de las campañas de prevención de riesgos laborales de tipo específico que realiza el Instituto Social de la Marina en el marco de la campaña generalista que se viene desarrollando desde hace año y medio. En esta ocasión está dirigida a prevenir y evitar los accidentes en cubierta. Todos los datos y estudios corroboran que la zona donde se desarrolla una mayor actividad. Según los datos elaborados por responsables del ISM en base a los reconocimientos previos al embarque, el lugar de mayor siniestralidad es la cubierta, con un 79,1% de los casos. En la zona de máquinas ocurren el 11,5% de los accidentes. Comparada la siniestralidad relativa a las actividades de pesca y mercante, se ve que en la pesca tienden a producirse especialmente accidentes en cubierta (80,9% de los mismos), mientras que en la actividad mercante

el riesgo se distribuye en una proporción no tan diferente entre cubierta y máquinas, con unos porcentajes respectivos del 50% y el 35,7%.

En cuanto al agente lesivo, son los golpes los que tienen especial incidencia, interviniendo en el 37,4% de los accidentes. Los golpes son seguidos con frecuencia por las caídas (19,2%), que son en su mayoría resbalones.

Los golpes y las caídas son, pues, los riesgos más frecuentes en los accidentes en los buques de pesca y así queda reflejado en el folleto informativo de la campaña que el ISM ha puesto en marcha.

Evitar los accidentes en cubierta

En esta campaña, como ya se hiciera en la anterior, se da

información a varios niveles, utilizando lemas sencillos, pero de fuerza comunicativa. Así, en un primer nivel bajo el titular "Tú puedes evitar muchos accidentes" se explica que es en la cubierta donde se produjeron el 78% de los siniestros que se registraron durante el último año y que los riesgos más frecuentes son, como ya se ha explicado, los golpes y las caídas.

Otro lema es "Evita los accidentes en cubierta" y se recuerda que cuando se produzca un accidente a bordo es fundamental que el patrón o el capitán del barco rellene el parte de accidentes. Con ello se pretende concienciar a la gente de mar de que sólo así será posible analizar sus causas y hacer las mejoras necesarias para que no se repita. El parte es el primer paso para prevenir nuevos accidentes y mejorar las condiciones de trabajo de todos los marineros.

Medidas a tomar

Finalmente, en el folleto informativo se recogen una serie de medidas preventivas a tomar para evitar en lo posible los accidentes. Éstas

- Mejorar el acceso al barco, salvando los desniveles.
- Mantener limpia la cubierta.
- Utilizar chalecos salvavidas, redes y cinturones de seguridad en lugares de riesgo.
- Disponer de un buen sistema de comunicación eficaz entre el puente y la tripulación.
- Lograr tener la iluminación y la señalización adecuada en zonas de peligro.
- Trincar los elementos móviles y nunca trabajar solos en cubierta en caso de temporal.





IN CABO SUELTO

**PREVENCIÓN
DE ACCIDENTES
EN CUBIERTA**

- Usar guantes, gafas de protección, calzado de seguridad y cinturones para el manejo de cargas pesadas, la manipulación del pescado y cabullería.

No obstante recogerse estas medidas por ser las más elementales, en el Código de Seguridad para Pesca se contienen muchas más y afectan a las escalas de portalón, escaleras, escalas, barandillas y defensas,

en las que se recomienda que éstas deben mantenerse en buen estado y que se limpiaran con frecuencia para evitar que estén resbaladizas.

También hay recomendaciones para el alumbrado en cubierta, como es que este debe mantenerse durante las faenas de pesca a menos que éstas tengan que hacerse en la oscuridad, y precauciones para no caer al agua y sobre cabos y cables en las que se dice que los pescadores deberán conocer los diversos tipos de éstos y sus usos especiales a bordo y, en particular, las características de rotura de los cabos sintéticos y que todos deberán manejarlos con gran cuidado y con guantes para evitar las heridas que puedan causar los alambres sueltos.

Cultura de la prevención

Esta campaña se realiza, como otras anteriores, dentro de los trabajos que el Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina lleva a cabo en el aspecto sanitario preventivo, dentro del cual se contempla la educación sanitaria. Ésta se lleva a cabo en dos niveles: uno dirigido a las comunidades de la gente del mar, actuando sobre el núcleo familiar y social, para que por aquéllos se asuma el protagonismo sobre la salud y seguridad, implicándoles e interesándoles en dicha tarea. Y un segundo nivel que potencia la formación y especialización de los profesionales que ejercen las distintas parcelas de actividad sanitaria en los buques. Pero es en el primero de ellos donde se enmarca esta campaña, porque lo que se pretende es que las tripulaciones tomen parte activa en prevenir los accidentes laborales.

Es precisamente en el factor prevención, en la creación de lo que se conoce como "cultura de la prevención", donde incide más esta campaña, que sigue en ello lo

previsto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Conviene aclarar que dicha Ley se fundamenta en que el concepto de acción preventiva es un derecho de los trabajadores a una protección eficaz de su seguridad y de su salud y a tal efecto establece una serie de deberes u obligaciones empresariales que han de tender a la eliminación o minimización de los riesgos mediante la puesta en marcha de una serie de medidas.

■ Para crear una auténtica cultura de la prevención de los riesgos laborales es necesario que los trabajadores respeten las normas establecidas por los empresarios y que éstos se aseguren de que las medidas adoptadas son realmente efectivas.

■ El objetivo de la Campaña de Prevención de Accidentes en Cubierta puesta en marcha por el ISM es que los trabajadores conozcan los riesgos que corren cuando realizan su trabajo en esta zona del barco y tomen parte activa para prevenirlos y evitarlos.

Dichas actuaciones de carácter preventivo, que requieren una posición activa por parte del empresario y de los trabajadores, van orientadas a actuar sobre la posibilidad de que se produzca un accidente tratando de evitarlo, pero conjuntamente con ellas hay que determinar otras que vayan enfocadas a tratar de eliminar o minimizar y disminuir las consecuencias que sobre los trabajadores tienen los riesgos que ya han sido detectados. Es decir, que el objetivo es tomar medidas tanto preventivas como de protección que actúen para disminuir o evitar los riesgos o bien actúen cuando ya se han producido consecuencias.

Para los responsables del Instituto Social de la Marina el principio básico de la acción preventiva es la necesidad de evitar el riesgo. Para ello éste debe ser atacado en su origen, para lo cual han de tomarse medidas de evaluación de cuáles son esos posibles riesgos. Todo ello debe estar supeditado a una planificación continua.

Por su parte los trabajadores deberán cumplir estrictamente las instrucciones o normas establecidas por el empresario, tanto en situaciones normales como excepcionales, y para ello es importante destacar que la formación y la información que deben tener los trabajadores es fundamental, para conocer los riesgos que puede tener su trabajo diario así como las medidas que existen para eliminarlos.

Por su parte los empresarios deben asegurarse de que las medidas preventivas adoptadas son totalmente efectivas y de que éstas protegen al trabajador tanto cuando realiza su trabajo correctamente como cuando tenga distracciones o cometa imprudencias. ■

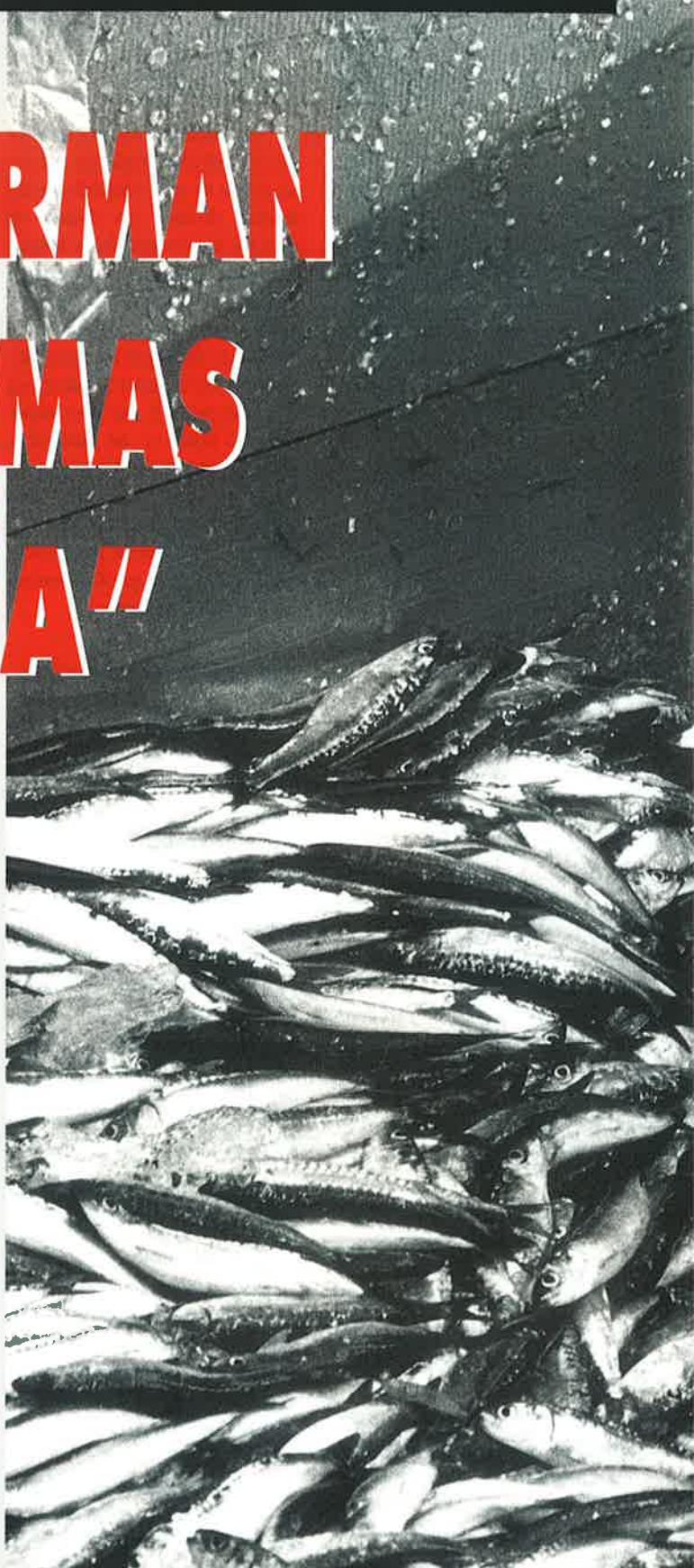
Concha Hernández Carazo

SIGNIFICATIVO INCREMENTO DE SARDINAS EN LAS RÍAS BAIXAS

PABLO CARRERA

"SE CONFIRMAN LOS SÍNTOMAS DE MEJORÍA"

Por vez primera en muchos años, la población de sardina empieza a presentar síntomas inequívocamente esperanzadores. Eso al menos se desprende de la última campaña de evaluación de pelágicos realizada por los investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO). Si el pasado año el stock de sardina presentaba en el Cantábrico una situación que movía al optimismo, aunque al final no se vio corroborado por la mala situación en Portugal y en las Rías Baixas –donde se alcanzó un mínimo histórico de tan sólo 2.000 toneladas–, la campaña realizada este año confirma la situación en el Cantábrico y una mejoría significativa en las Rías Baixas –19.000 toneladas– y en el norte de Portugal. A falta de conocer los resultados obtenidos desde el Miño hasta Cádiz por los investigadores portugueses, la calidad de la distribución que presenta la sardina en las costas españolas hace que Pablo Carrera, biólogo del IEO y jefe de la campaña de evaluación de pelágicos, señale que *lo que el año pasado era esperanzador, este año se confirma*.



No hay una mejoría en términos cuantitativos, pero sí cualitativos. La biomasa se ha distribuido un poco mejor. Falta un poco de sardina, pues aún estamos lejos de las 200.000 toneladas de la costa española en condiciones normales, pero la situación es esperanzadora. Estamos en vías de recuperación. Estos comentarios de Pablo Carrera sirven para aproximarnos a la situación actual de la sardina. Una situación que, en opinión del biólogo del IEO, tocó fondo en 1996, momento en el que se inició una progresiva mejoría,



“**No hay una mejoría cuantitativa, pero sí cualitativa. No ha aumentado en términos de biomasa, pero sí se ha distribuido un poco mejor, lo que es síntoma de recuperación. La situación es esperanzadora.**”

especialmente desde 1999, cuando España y Portugal empezaron a tomar medidas en serio.

Estas medidas protecciónistas, unido a unos buenos reclutamientos, son lo que están favoreciendo esta mejoría. Los datos en que se basan los expertos son la estabilidad de la población del Cantábrico, acompañada de una buena cantidad de sardina adulta –entre 4 ó 5 años–; una buena distribución en la costa y en el talud; y la confirmación de la buena puesta que hubo el pasado verano en Portugal, como lo demuestra el aumento de mayor abundancia.

Además del recorrido habitual, entre el Miño y el Bidasoa, los investigadores españoles cubrieron el norte de Portugal y una pequeña zona del sur de Francia.

Rías Baixas: cambio radical

A bordo del “Thalassa”, los investigadores del IEO cubrieron parte de la zona norte de Portugal, aunque el mal tiempo entorpeció su trabajo, impidiendo que cubrieran toda el área prevista. A pesar de ello, sí se han podido extraer algunas importantes conclusiones. Mientras que el pasado año la presencia de sardina en la zona norte fue muy escasa, este año aumentó, debido a que en el verano se produjo un buen reclutamiento en Portugal. En España no se no-

tó, pero sí los portugueses, y esto marcó la distribución de la sardina en el oeste de la Península Ibérica. *Estimamos una abundancia de 183.000 toneladas. La mayoría tenía un tamaño de entre 15 y 16 centímetros. Es sardina que tiene un año de edad y se corresponde con la que nació el verano pasado. Lo que hemos podido confirmar es ese buen reclutamiento. Sin embargo, el biólogo del IEO llama la atención en que lo que han encontrado en esa zona es sardina muy joven, no había sardina adulta, que era una pauta general.*

Tal vez el mal tiempo, al que se hacía antes referencia, pudiera haber sido el causante de una variación en la distribución. Habrá que esperar a los resultados de la campaña que realizaron los investigadores portugueses para saber qué encontraron. En todo caso, Pablo Carrera insiste en que lo importante es la confirmación de ese buen reclutamiento, como así se ha reflejado en las Rías Baixas.

Mientras que en 1999 se observaron en ellas 3.000 toneladas, y en 2000 mil toneladas menos, este año se han estimado 19.000 toneladas, *que es lo que normalmente se encontraba en el año 1992 y 1993. Es un salto importante; y en cuanto a tallas, es similar a la que había en Portugal. Sin embargo, aún estamos lejos*





de las 80.000 toneladas que se pescaban en esa misma zona a mediados de los años 80.

Nuestro interlocutor siempre hizo hincapié, al referirse a la situación del stock de sardina tras las campañas que anualmente realiza el IEO, en que cualquier síntoma de recuperación de lo que es la dinámica general de esta especie, que también estará relacionada con la abundancia, vendrá dado por un aumento de las capturas en las Rías Baixas. De ahí la importancia de este significativo in-

es similar a la del año pasado. Aunque la cantidad sea ligeramente inferior —el año pasado se estimaron 94.000 toneladas frente a las 73.000 registradas en la actual campaña—, la distribución es más amplia. Sobre estas cifras, Pablo Carrera hace la siguiente reflexión: *Esa disminución de la biomasa (un 25% menos) es inferior si la comparación se realiza en términos de abundancia (1,3 a 1,09 miles de millones, alrededor de un 12% menos). La sardina, incluso en el Cantábrico, era un poco más pequeña, lo que contribuye a que la comparación en biomasa (peso) sea un poco peor que la comparación en número (abundancia).*

“Las Rías Baixas están en la zona de influencia de las áreas de puesta de Portugal y del Cantábrico. Si las cosas van bien en esas áreas, la cantidad de sardinas en las Rías Baixas tiende a aumentar. Y eso es lo que ha pasado este año.”

cremento. Una mayor abundancia provoca una mayor distribución. El mal tiempo puede haber alterado esta situación, al haber empujado a estas sardinas hacia las Rías Baixas. Por lo tanto, para confirmar este buen dato habrá que esperar, insistimos una vez más, a los datos que obtengan los portugueses.

Mejor distribución en el Cantábrico

Por lo que respecta al norte de la Península Ibérica, la situación

Este año hemos encontrado sardina más bien oceánica, ocupando desde los cien hasta los 200 metros de profundidad. La sardina estaba en toda la plataforma, lo que representa un dato muy bueno, ya que la amplitud de la distribución es indicativa de que hay recuperación.

Como han insistido siempre los investigadores, el que la situación de la sardina fuera mala conllevaba una mayor concentración de los cardúmenes, por lo que podían darse situaciones de falsa abundancia cuando los pescadores encontraban sardina. Lo normal es que una mayor abundancia provoque una distribución más amplia, al tener que buscar el alimento en otras zonas. La sardina está en la base de la pirámide trófica. Se alimenta de plancton. Y muchos de los organismos que hay en el mar se alimentan de ella, con lo cual tiene que tener una estrategia reproductiva muy alta. Es decir: tiene que poner muchos huevos para que realmente pueda tener éxito en su descendencia y, sobre todo, en la perpetuación de la especie.

Eso es lo que se ha constatado ahora, y de ahí ese buen dato. El pasado año, esa abundancia se observó desde Asturias, sobre todo desde Cabo Peñas, hasta la esquina del Golfo de Vizcaya. En esta ocasión, la zona se amplía hasta la desembocadura del Bidasoa. La sardina, pues, vuelve progresivamente a recuperar su zona normal de distribución: una zona costera y un área más oceánica en la época de puesta.

Además de la mejora en la distribución, encontraron sardina adulta, de una talla media de unos 22 centímetros, que corresponde a individuos de entre 4 y 5 años. Este dato también es muy alentador, ya que son los que pueden hacer una mejor puesta. *La edad es aún un poco joven, pero es normal, venimos de una época de malos reclutamientos. En condiciones normales cabría esperar que llegase incluso a los 6 ó 7 años de edad media en el Cantábrico. Todo apunta a que la situación se está normalizando.* Y es que lo que garantiza que una pesquería como la sardina aguante año tras año es que exista el suficiente número de adultos que, por un lado, permitan una buena pesca y, por el otro, un

buen reclutamiento. *Si siempre dependiéramos de los reclutamientos estaríamos ante una pesquería como la de la anchoa, que depende casi de que tengamos una buena clase anual,* precisa el biólogo del IEO.

“La edad de la sardina adulta que encontramos en el Cantábrico está entre los 4 ó 5 años. Un poco joven, pues en condiciones normales llega incluso a los 7 años de media, pero es normal, ya que venimos de una época de malos reclutamientos.”

La buena distribución de sardina a la que se ha hecho referencia se confirmó con la distribución de huevos. *La presencia ha*



MEJOR TECNOLOGÍA

Cada año que pasa, los investigadores del IEO disponen de mejores equipos, ordenadores más potentes, con lo que cada vez pueden precisar mejor los resultados obtenidos y, por lo tanto, realizar unas evaluaciones más precisas. Sin embargo, toda esta tecnología de nada sirve si el tiempo no acompaña, y éste fue el caso en el inicio de la presente campaña de evaluación de pelágico en la que, por primera vez, se cubrió la parte norte de Portugal.

Si el pasado año la principal novedad radicó en que los investigadores cubrieron el Canal de la Mancha para “entender mejor las variables que afectan a la distribución de la sardina”, en esta ocasión se movieron entre los 40°

20' Norte y 41° 20' Norte, que se corresponde al área existente entre Figueira da Foz y Matosinhos, que es la parte que tiene una mayor influencia en la costa de las Rías Baixas.

Hubo de hacerse en menos tiempo del previsto en un principio, ya que el mal tiempo impidió que se desarrollaran los trabajos con normalidad. No pudimos cubrir lo que teníamos pensado, pero al menos obtuvimos una indicación de lo que allí había.

Por lo demás, la campaña se ajustó al recorrido habitual, entre las desembocaduras del Miño al Bidasoa, si se exceptúa que se cubrió también una pequeña parte del sur de Francia. Señalar, asimismo, que en

esta ocasión la campaña se realizó un poco más tarde: salieron el 29 de marzo de A Coruña y finalizaron el 22 de abril en Santander; y que los científicos del IEO contaron con la colaboración de la Universidad de Vigo. Los investigadores dispusieron del barco habitual en esta campaña, el “Thalassa”, y el apoyo del cerquero “Playa de Portonovo”, que les ayudó en las capturas cercanas a la costa que, por razones de operatividad –fondos irregulares o presencia de artes–, resulta más complicado de cubrir para el buque oceanográfico.

A la par que el recorrido realizado con acústica, se fue recogiendo información de huevos utilizando, al igual que el pasado año, una bomba de succión que recogía agua



a cinco metros de profundidad. Este agua era posteriormente filtrada y se recogían en un colector todos los huevos. A esa profundidad los huevos de sardina y anchoa son mayoritarios. Por lo tanto, según explica Pablo Carrera, además del registro de adultos que les proporciona la acústica, tienen el de huevos de cada zona, lo que les ayuda a delimitar las áreas de puesta y la distribución espacial de sardina (tanto de los adultos como de los huevos).

También se recogieron datos de salinidad y temperatura en la columna de agua, de fluorometría, de producción primaria y, por decirlo de alguna forma, de la calidad del plancton.

Como se señalaba anteriormente, el investigador del IEO se encuentra especialmente satisfecho de la progresiva incorporación de una cada vez mejor tecnología para el desarrollo de su trabajo, lo que redundó en una mayor precisión de los resultados. Los equipos, sobre todo en el ámbito de postprocesado, estamos mejorando bastante, más que nada porque cada vez tenemos ordenadores más potentes que son capaces de hacer lo que antes era impensable. Cada vez tenemos más confianza en los números que damos...

Finalizada la campaña, los investigadores españoles esperan ahora los resultados de la realizada por los portugueses, que se ha visto perjudicada por los temporales, que, además de impedir un trabajo en

sido importante con respecto, incluso, a lo que habíamos encontrado el año pasado, tanto en número como en distribución, lo que nos confirma que lo que hemos visto por medio de la acústica nos lo está sugiriendo también la puesta de huevos. El propio Pablo Carrera matiza la comparación con respecto al año anterior, en el que la campaña se realizó un poco antes en el tiempo, mientras que la actual, durante el mes de abril, coincide con el pico de la puesta en el Cantábrico, por lo que puede que hayamos estado en la época más propicia, pero lo que sí es indudable es que la distribución es más amplia.

Vuelven los dinamiteros

Así pues, la mejor noticia es que los datos obtenidos en esta última campaña apuntan a que se confirman las esperanzas detectadas en la del pasado año. Mayor distribución de la sardina, buen reclutamiento, excelente puesta, aumento en el número de adultos... La situación es esperanzadora, como destaca el biólogo del IEO: Vamos a dejar que este reclutamiento se asiente

condiciones, afectan a la distribución normal de la sardina, acercándola más a la costa. Unos resultados, a pesar de ello, de gran importancia, ya que, además de ser la zona más importante de sardina, resultan imprescindibles para confirmar los síntomas apreciados en el norte de Galicia.

Para evaluar la campaña en su conjunto y extraer las oportunas conclusiones, los investigadores se reunirán en el mes de julio en Vigo. Para entonces podremos saber más sobre la sardina, sobre la sardina y las condiciones ambientales, pues eso también determina por qué se encontraba en un sitio y no en otro. ■

R. G.

y que dé lugar a un mayor número de adultos y entonces, a partir de ahí, podremos empezar a hablar de una situación normal.

Por lo tanto, no hay que bajar la guardia. Hay que seguir trabajando para que se normalice la situación del stock. Por desgracia, algunos pescadores –si es que se les puede llamar así– siguen sin entenderlo. Y es que han vuelto las denuncias de barcos que utilizan dinamita para capturar sardinas. Así lo han denunciado pescadores con base en Malpica, que escucharon detonaciones al sur de las islas Sisargas. Los armadores de A Coruña denuncian la permanencia de estas prácticas por parte de cinco a diez barcos. El presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de A Coruña, Evaristo Lareo, en declaraciones a "La Voz de Galicia", se hacía eco de esta situación, al tiempo que señalaba cómo esta práctica puede dar al traste con todos los esfuerzos por recuperar el stock de sardina.

Por lo que respecta al resto de las especies evaluadas en la campaña del IEO, señalar que se encontraron buenos cardúmenes de anchoa a la altura de Cabo Peñas, en Asturias. En el resto se detectó poca anchoa hasta llegar al País Vasco. En el sur de Francia, por debajo de donde estaba faenando la flota española, se encontró anchoa adulta. Esta situación hace pensar que la costera de la anchoa de este año será buena.

En cuanto al jurel, sigue apreciándose una tendencia a la disminución con respecto a lo detectado en 1998, en que se estimaron unas cien mil to-



“Cada vez podemos precisar más los resultados debido a la sucesiva incorporación de nuevos elementos en la campaña que nos permiten tener más claro el área de distribución y el número de sardinas.”

neladas. Tal vez pueda deberse, según apunta Pablo Carrera, a que la campaña está más centrada en la sardina, por lo que no suelen ir más allá de los 200 metros de profundidad, y que hay una parte entre esa profundidad y los mil metros en la que se puede encontrar jurel, pero que ellos no cubren. Lo que más les llama la atención es el continuo descenso en el número de adultos. En 1999 se estimaron 91.000 toneladas de jurel adulto, mientras que en 2001, en la misma área, sólo se llegó a las 37.000 toneladas. Además, los investigadores observaron que la cantidad de individuos que se sitúan entre los 22 y los 28 centímetros es prácticamente la misma en ambas evaluaciones; sin embargo, faltan los jureles superiores a los 28 centímetros, y que en 1999 componían la mayor parte de la estimación que hicieron los investigadores. La media actual está en individuos que rondan los 26 centímetros, mientras que antes lo normal era que estuvieran sobre los 36 centímetros. La primera conclusión que se puede extraer de esta situación es que la fracción adulta de esta especie –entre los 7 y los 15 años de edad– parece ser la que más ha sufrido el impacto de la pesquería, tanto de cerco como de arrastre.

La caballa, por el contrario, sigue siendo muy abundante y con una amplia distribución. El año pasado no se produjo un buen reclutamiento pero hay una buena población de adultos, y eso es lo más destacable. *No es una especie que suela presentar problemas*, resume el jefe de la campaña de evaluación de peágicos del IEO. ■

Raúl Gutiérrez

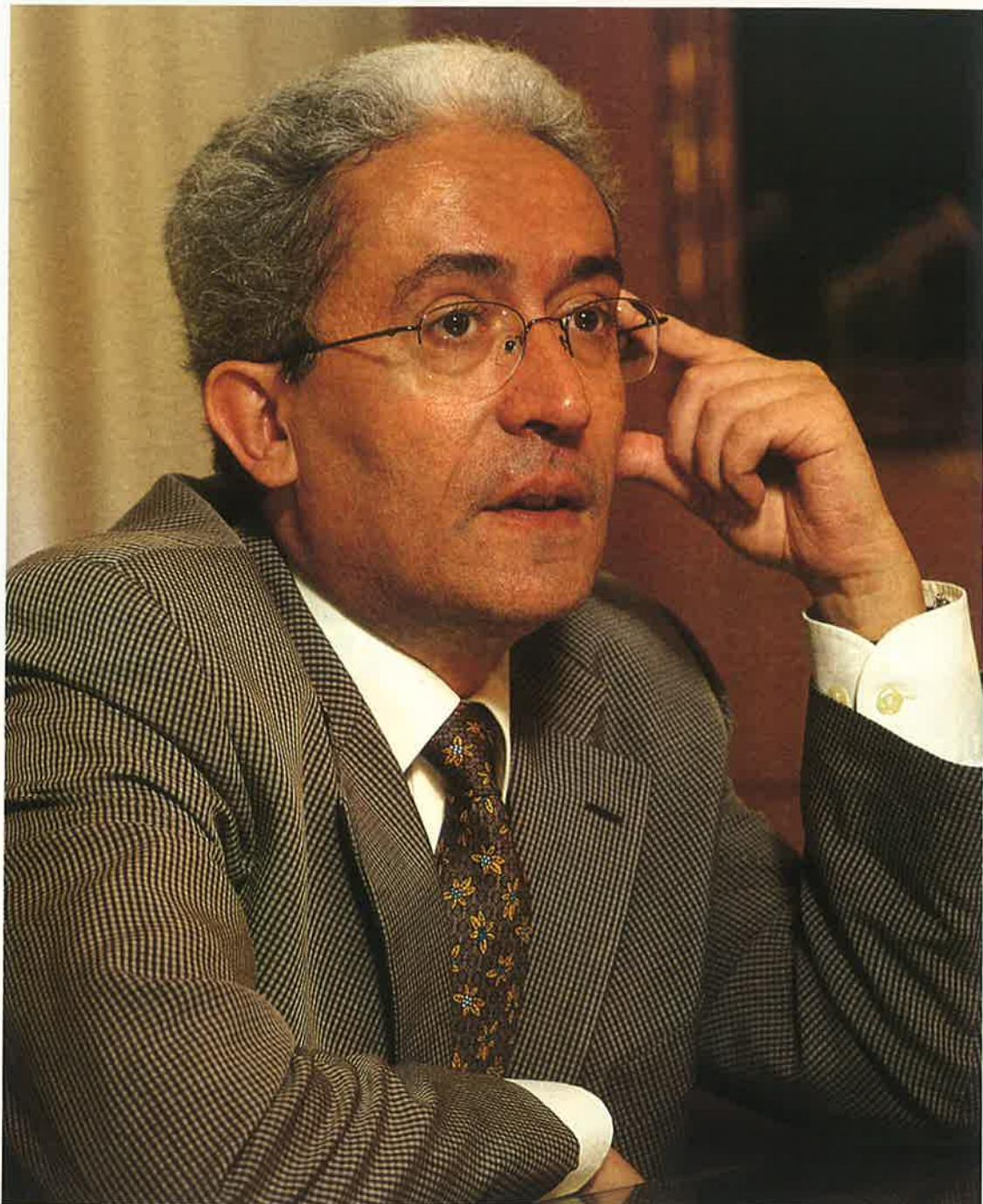
PREVENCIÓN
DE ACCIDENTES
EN CUBIERTA

POR TU SEGURIDAD EN CUBIERTA,

NO DEJES NINGÚN CABO SUELTO

04020-02-0001

JUAN CARLOS APARICIO
MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES



**"LA GENTE DEL MAR CONTARÁ SIEMPRE
CON UNA PROTECCIÓN ESPECIAL"**

Los seis primeros meses del año han sido especialmente activos en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en todas las áreas de su competencia. En marzo se aprobó el Real Decreto-Ley de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado de Trabajo, con el objetivo de mantener –y si es posible incrementar– el ritmo de creación de empleo que se ha venido registrando en los últimos años. Fruto del diálogo social, que es el instrumento fundamental de la política de este Departamento, se firmó en abril el "Acuerdo para la Mejora y el Desarrollo del Sistema de Protección Social" entre el Gobierno, los empresarios y el sindicato CC.OO. Y a primeros de mayo se presentó en la Unión Europea el IV Plan Nacional de Empleo, que moviliza más de dos billones de pesetas.

Pero con ser ya suficientes, el Ministerio de Trabajo tiene aún más cometidos que los referentes al fomento del empleo y la gestión de la protección social. Son los que integran el área de Asuntos Sociales, en la que también se han adoptado importantes decisiones, como han sido la elaboración del II Plan Integral contra la Violencia Doméstica y el Plan Nacional de Acción para la Inclusión Social 2001-2003.

Al tiempo se han ido tomando nuevas medidas y firmado acuerdos para combatir los accidentes laborales, una de las grandes preocupaciones de los responsables del Ministerio, a pesar de que se ha iniciado una tendencia a la baja en los últimos meses.

De todos estos logros y proyectos en marcha que aún tiene por delante este Departamento, y desde la perspectiva de la satisfacción que da el tener la tasa de paro más baja de los últimos 20 años (8,76%) y una afiliación récord a la Seguridad Social en mayo de 15.679.793 ocupados, nos ha hablado su titular, Juan Carlos Aparicio, para quien todos los esfuerzos que se realizan “tienen el objetivo final de que la protección social llegue al que la necesite”.

Pregunta.—La anterior Reforma Laboral benefició a más de dos millones de trabajadores

y con la que se ha aprobado recientemente se espera ampliar ese número. Con los últimos datos conocidos de la Encuesta de Población Activa y de ralentización de la economía tanto a nivel nacional como internacional ¿nos puede confirmar si se van a mantener estas previsiones y si dichos datos justificaban la aprobación de la nueva Reforma aun sin el consenso de los agentes sociales?

Respuesta.—Creo que la moderación que se ha producido en el crecimiento económico, y que afecta no solamente a España sino a todo nuestro entorno en la Unión Europea y al conjunto de las economías occidentales, nos obligaba a ser exigentes con la calidad de nuestro merca-

do laboral y nos obligaba también a actuar para poder mantener los importantes ritmos de creación de empleo que España necesita. Intentamos que la última Reforma Laboral tuviera el respaldo de las fuerzas sociales, pero una vez que finalizaron los plazos que los propios agentes sociales se habían dado, parecía oportuno no aplazar más las decisiones, puesto que –insisto– sigue siendo absolutamente necesario que el empleo en España siga creciendo en cantidad y en calidad, sobre todo cuando las condiciones económicas son menos favorables.

De ahí que los últimos datos de la Encuesta de Población Activa (EPA) avalen esta tesis porque, aunque la Reforma Laboral pudo hacerse en marzo, ya en los dos meses anteriores se venía detectando una cierta desaceleración en la creación de empleo. Por todo ello yo confío en que los datos que conoceremos en los próximos meses ya nos ofrezcan cifras positivas como consecuencia de la Reforma.

P.—¿Cuándo se podrá hacer una valoración más precisa de estos resultados?

R.—Si se mantienen las actuales condiciones económicas, y soy optimista, podremos tener resultados a finales del segundo trimestre, cuando se conozcan datos de la EPA, y en los meses centrales del año, que, sin duda ninguna, son los más favorables al empleo.

“Aprobamos la Reforma Laboral sin el apoyo de los agentes sociales porque las tendencias de desaceleración económica detectadas, tanto a nivel nacional como internacional, nos obligaban a actuar con el fin de poder mantener los importantes ritmos de creación de empleo que España necesita.”

JUAN CARLOS APARICIO

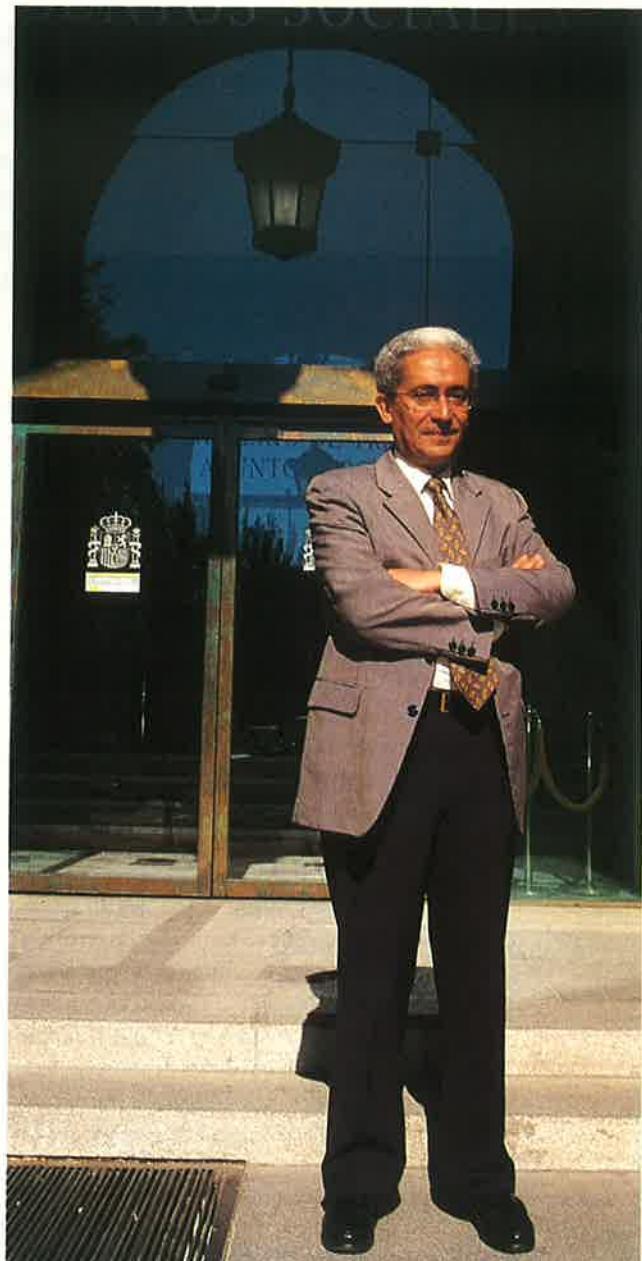
MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

P.-El Gobierno acaba de presentar en la Unión Europea el Plan Nacional de Empleo. ¿Nos podría decir si espera que sea valorado tan positivamente como los anteriores y cuáles son a su juicio las novedades más interesantes que se han incluido en el mismo?

R.-En el último Plan Nacional de Empleo, que es el cuarto que presentamos ante la UE, hemos recogido toda la experiencia positiva de los anteriores, que merecieron muy buena opinión a los responsables de la Unión Europea. Sus grandes novedades son dos. De un lado, la inclusión de la propia Reforma Laboral, y de otro, los nuevos proyectos de aprovechamiento del empleo en áreas como la sociedad de la información y las nuevas tecnologías. Sin duda ninguna, el denominado Plan INFO XXI contiene claros compromisos de inserción laboral directa para más de 14.000 personas y también compromisos de alfabetización informática para más de un cuarto de millón de personas, lo cual da una respuesta proporcionada a estas nuevas necesidades de la sociedad. España no puede dejar de aprovechar cualquier oportunidad o cualquier resquicio para crear empleo, y en este caso menos en los que se relacionan con la aplicación de las nuevas tecnologías.

También es un Plan que insiste más si cabe en medidas en favor de la mujer. Desgraciadamente la posición de la mujer en el mercado de trabajo es una posición más difícil de partida. Tiene más difícil su acceso y más difícil su permanencia en el mercado de trabajo y el Gobierno trata de dar respuesta a estas dificultades. Lo hace a base de medidas compensadoras mediante el aligeramiento de las cotizaciones a la Seguridad Social o mediante la introducción de medidas que permitan conciliar la vida familiar y laboral.

P.-Otro Acuerdo importante ha sido el referente a la Protec-



“ El IV Plan Nacional de Empleo, presentado a la Unión Europea, aporta dos novedades con respecto a los anteriores: la incorporación de la Reforma Laboral y el Plan INFO XXI, que contiene el compromiso de insertar en el mercado laboral a 14.000 personas formadas en las nuevas tecnologías. ”

ción Social, que ha contado con el apoyo de empresarios y de Comisiones Obreras. ¿Qué aspectos destacaría del mismo?

R.-Yo creo que mantiene tres grandes conceptos. En primer lugar preservar la buena salud financiera del sistema de protección social que tanto nos ha costado conseguir. En segundo lugar, desarrollar la solidaridad en favor de los grupos que ya señalaba el Pacto de Toledo como más necesitados: los viudos, los huérfanos y los que perciben pensiones mínimas. Y en tercer lugar, yo creo que también refuerza las ideas de racionabilidad y de lógica que tienen que tener todas las fórmulas y todos los sistemas de cálculo interno del Sistema de Seguridad Social y también, por qué no decirlo, incide en la lucha contra el fraude.

Pero también hay que recordar que en el Acuerdo sobre Protección Social se da respuesta definitiva a la separación de fuentes de financiación del sistema, es decir, que los impuestos atiendan a unas áreas de protección social y las cotizaciones a la Seguridad Social a otras. También hay que destacar el reforzamiento de la solidaridad y lo que llamamos la contributividad.

P.-El referente a los Planes Complementarios de Pensiones es uno de los puntos menos desarrollados del Pacto de Toledo y en el reciente Acuerdo de Pensiones tampoco se incide mucho en él. Pero en el seno de la Comisión Parlamentaria del Pacto de Toledo se ha planteado como posibilidad la implantación de un sistema mixto similar al que está funcionando en Alemania. ¿Qué nos puede decir sobre ello?

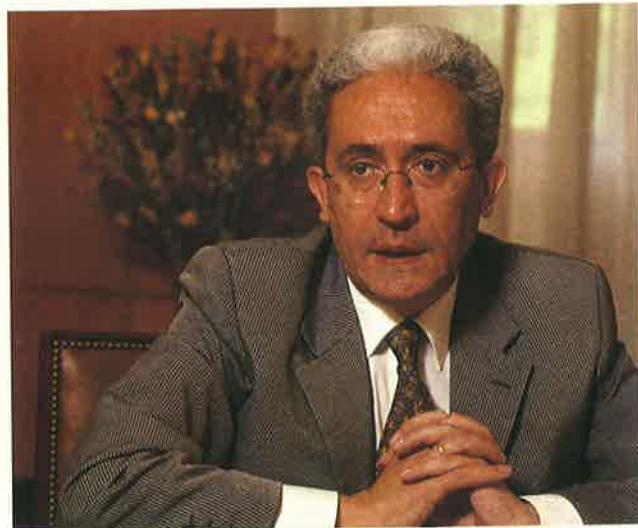
R.-Pienso que España está sabiendo desarrollar fórmulas de convivencia entre los sistemas públicos y los sistemas privados, entre los sistemas de capitalización y los sis-

temas de reparto. Entiendo que todas las experiencias que están funcionando bien en otros países pueden ser tenidas en cuenta a la hora de tomar decisiones en nuestro futuro más inmediato. Yo no creo que debamos rechazar ninguna experiencia que funciona bien en países comparables a España, y éstos son los de la Unión Europea. Creo que afortunadamente estamos ante un debate muy abierto y en el que no debería haber especiales prejuicios.

En España tal vez se echa en falta un mayor desarrollo de los planes de pensiones colectivos, porque los individuales sí que han tenido una razonable expansión. Quizá haría falta un esfuerzo, especialmente a través de la negociación colectiva, para conseguir que estos planes fueran posibles tanto en las grandes como en las pequeñas y medianas empresas.

P.-Hablando de negociación colectiva, acaba de abrirse la mesa de diálogo sobre esta cuestión. ¿Qué resultados espera?

R.-Espero que el diálogo de esta mesa fructifique en acuerdo, aunque soy consciente de la dificultad de la materia. No puede haber ningún área de nuestro mercado laboral que permanezca absolutamente estática ante la situación tan cambiante que vive la sociedad. También la propia protección al desempleo en un país en el que ha habido una evolución muy positiva del empleo y en el que empiezan a observarse disfunciones y contradicciones en una misma zona geográfica entre el número de ofertas y demandas de empleo, nos debe mover a reflexión. Por eso creo que no debe quedar ningún área de las relaciones laborales ni de la protección social que permanezca absolutamente quieta y sin cambios y adaptaciones, siempre buscando con ellos el objetivo final de que la protección llegue al que la necesite y buscando, asimismo, un equilibrio razonable entre los intereses de empresarios y trabajadores.



El Acuerdo sobre Protección Social preserva la salud financiera del Sistema de Seguridad Social; desarrolla la solidaridad con los más desfavorecidos y refuerza la racionalidad y contributividad. ’’

P.-Ante la ya muy cercana implantación del euro, la nueva moneda única europea, ¿se va a realizar alguna campaña especial y complementaria a las que ya se han llevado a cabo desde la Secretaría de Estado de la Seguridad Social para informar a los pensionistas?

R.-Efectivamente, llevamos ya tres años con campañas de mentalización y de intentar crear conciencia de que es una circunstancia próxima y que no tiene por qué ser especialmente difícil, aunque sin duda ninguna sí que costará adaptarse a las nuevas fórmulas de cálculo. Se están enviando materiales informativos y también en estos dos

últimos años se han enviado las cifras del importe de las pensiones expresadas en pesetas y en euros. Yo confío en que la cooperación que también se ha establecido con el ministerio de Economía y con la Sociedad Estatal para la Implantación del Euro resulte útil.

Pero la idea más clara que me gustaría lanzar es que, precisamente, muchos de nuestros mayores ya trabajaron con céntimos cuando eran niños y al final será la recuperación de la experiencia, pero, insisto, no tiene por qué ser especialmente difícil. Sí sería aconsejable que adopten reglas sencillas como que 6 euros son 1.000 pesetas o que 3 euros son 500 pesetas como primeras bases de cálculo.

Lo que sí es cierto es que todas las cifras serán más pequeñas y por ello a algunos les parecerá que su pensión es también más pequeña, pero los precios serán, asimismo, más pequeños.

P.-El fenómeno de la dependencia de las personas mayores está adquiriendo una importante dimensión. De hecho, en el Acuerdo de Pensiones ya se ha introducido como cuestión a tratar, puesto que en el Pacto de Toledo no se recogía nada al respecto. ¿Cómo se va a diseñar la política de atención a la dependencia? ¿Habrá un Seguro de Vejez en el futuro?

R.-Efectivamente, en el Acuerdo de Pensiones se contempla la constitución de una Comisión de Trabajo, en el plazo de tres meses, para abrir un período de análisis y de debate para definir las grandes líneas de actuación frente a la dependencia y cuáles deberán ser los niveles de complementación de los sistemas públicos y de los sistemas privados, puesto que no debemos desperdiciar ningún tipo de recurso. Estoy seguro que de ese grupo de reflexión, que también debe entender de cuestiones como la asistencia

JUAN CARLOS APARICIO

MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES



sociosanitaria que ya están gestionadas por otras Administraciones, saldrán las líneas de actuación para los próximos años. En cualquier caso creo que en este tema no deberíamos perder el tiempo en enfrentar lo público y lo privado cuando ya hemos logrado resolver esta asignatura en otros ámbitos de la sociedad.

P.—Aunque la tendencia a la baja de los accidentes laborales se vaya consolidando, éste sigue siendo un problema importante que incide en la calidad del empleo que desde este Ministerio se está fomentando...

R.—Felizmente la tendencia a la baja ha empezado por lo más difícil, que es la menor incidencia de los accidentes mortales y graves. Pero esto no nos reporta ninguna auto-complacencia, aunque sí hay datos para la esperanza y para creer que una buena cooperación entre Administraciones y la participación de los agentes sociales es el camino correcto.

Buena parte del incremento de los accidentes leves puede explicarse por el aumento que ha tenido la población laboral. Pero ése no es un consuelo, creo que los planes de choque aprobados recientemente, así como los acuerdos de prevención de accidentes firmados con las Mutuas, que refuerzan la colaboración de empresarios y sindicatos, son el camino a seguir.

“Para luchar contra los accidentes laborales y mejorar la calidad del empleo es necesaria la estrecha cooperación de todas las Administraciones y de los agentes sociales, así como aprender a asumir y compartir las responsabilidades entre todos y no trasladarlas de unos a otros.”

P.—Si esta tendencia se confirma, quizás sería el momento de cambiar el enfoque de combatir el problema y pasar de unas ciertas estrategias defensivas a otras más activas, siempre buscando esa mejora de la calidad del empleo.

R.—Yo siempre he dicho que hay que abandonar el viejo sendero de trasladar la responsabilidad a otros y que hay que aprender a compartir la responsabilidad entre las Administraciones, los empresarios y los sindicatos, y desde luego habrá que tratar más favorablemente, a la hora de cotizar y de pagar impuestos, a quienes han adoptado medidas preventivas que a quienes no lo han hecho. Por eso creo que tendrá que haber un reconocimiento para quienes están haciendo esfuerzos en la lucha contra la siniestralidad. Y ese esfuerzo espero que quede bien reflejado cuando se apruebe la nueva tarifa de accidentes de trabajo.

Por otra parte se ha elaborado el “informe Durán” (el informe es conocido popularmente así, pues ha sido elaborado por el Consejo Económico y Social que preside Federico Durán), que rompe algunos tópicos sobre la siniestralidad y que nos sitúa de una manera más objetiva ante este problema. En algunos casos el informe nos dice que se declaran como accidentes de trabajo situaciones de salud que serían presentables como enfermedades, pero si se hace de esta manera es porque existen todavía importantes diferencias de protección social entre ambas situaciones, y yo creo que eso tiene soluciones técnicas razonables para que nuestras cifras sean reales y no deformadas ni al alza ni a la baja.

P.—Y qué sucede con la relación temporalidad-mayor número de accidentes de trabajo?

R.—El informe Durán dice que no es tan sencilla la relación entre temporalidad y número de acci-



dentes. Parece que está más asociada al tipo de accidentes que al tipo de contrato, pero sin duda ninguna hay que empezar a asociar temporalidad a mejora de la calidad del empleo y a mejora en las posibilidades de actuar en la prevención de riesgos. Una empresa con trabajadores más estables también tiene la posibilidad de formarles mejor y de adoptar mejores medidas preventivas. Solamente tres países de la Unión Europea, España, Irlanda y Dinamarca, han reducido, en los últimos cuatro años, la tasa de temporalidad, y esto da idea de la dificultad de lo que es luchar contra esta situación.

Creo que es necesario estabilizar el empleo. En España tenemos una tasa de temporalidad que, aunque haya retrocedido, sigue siendo muy alta, es más del doble de la media europea, y me parece que el diagnóstico que en el año 1997 formularon tanto empresarios como sindicatos de que debía reducirse hasta donde sea posible mantiene su vigencia y desde luego puede ser muy útil esa mejora de la calidad del empleo a la hora de afrontar las medidas de la lucha contra la siniestralidad. ■

Concha Hernández Carazo

"No estamos pensando en hacer cambios en el Régimen Especial del Mar"

P.—Tanto en el Pacto de Toledo como en las sucesivas reformas que se van incorporando para mejorar la protección social se contempla la posibilidad de la simplificación de los actuales Régimen Especiales para integrarlos en un sistema único de gestión. ¿Cómo afectaría esto al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar?

R.—En los procesos de convergencia o de homogeneización de los distintos Régimen que integran el actual sistema de la Seguridad Social se obrará con mucha prudencia y se harán permitiendo ese principio de gradualidad que evite sorpresas o que evite disgustos a quienes estén integrados en los Régimen que han de aproximarse. Ciertamente, el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar no va a ser el primero en verse sujeto a los cambios que hayan de realizarse.

Sí que debo decir desde mi punto de vista que es importante que mejoremos la forma de gestionar la protección social. Cuando hablamos de crear la Agencia Única de la Seguridad Social estamos hablando de aprovechar mejor todos los recursos. Quizá hace

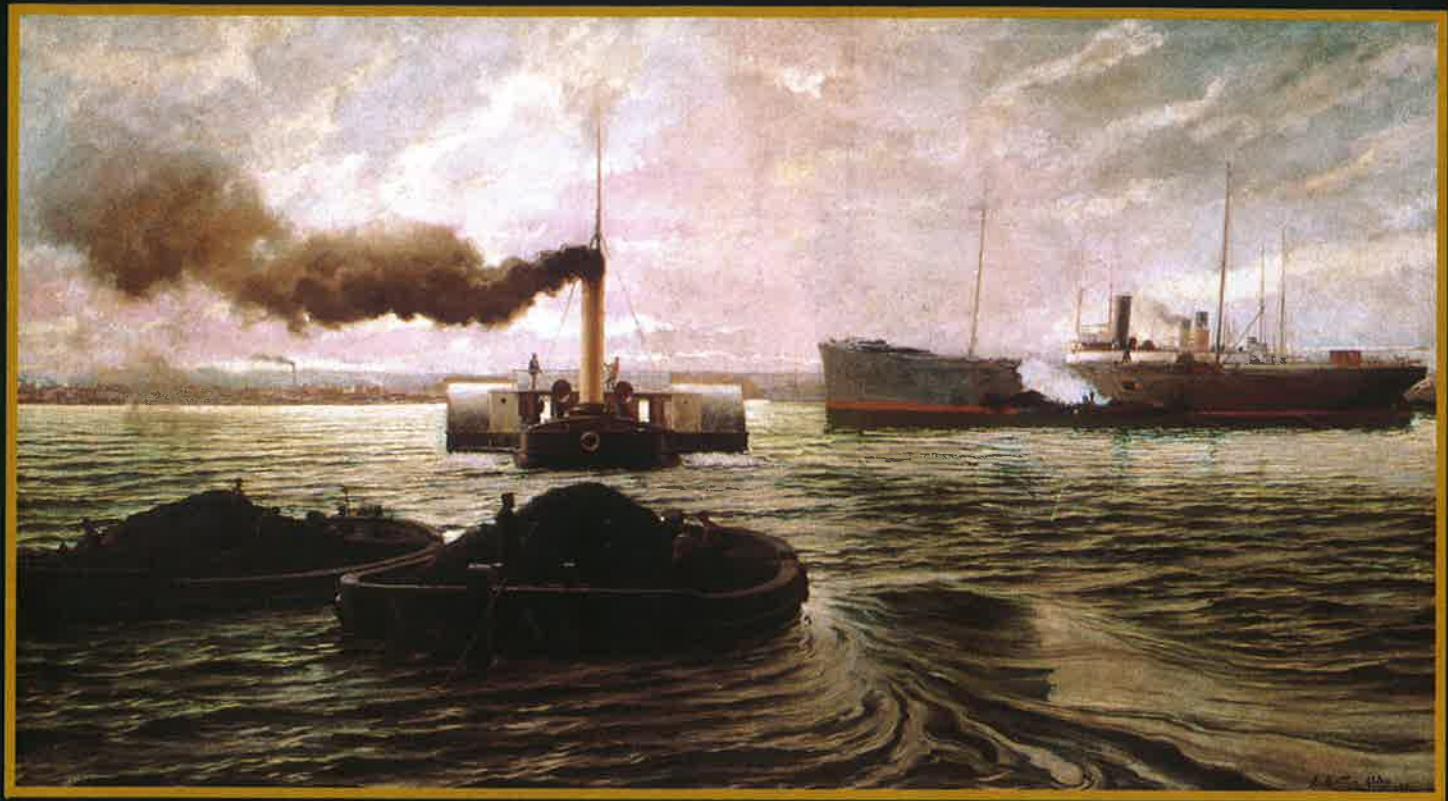
algunos años sí fue preciso especializar las instituciones dedicando unas a recaudar cotizaciones y otras a pagar las prestaciones. Lo cierto es que, en la actualidad, pensamos que puede haber mayor cooperación entre las entidades gestoras de la Seguridad Social y con el propio Instituto Nacional de Empleo y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Yo creo que se trataría de ir viendo qué fórmulas administrativas nos permitirían administrar mejor los recursos, ser más eficaces y, por qué no decirlo, dar mayores oportunidades a los trabajadores de estas Administraciones. Pero todo ello en favor de una mejor protección social y nunca en su detrimento y manteniendo siempre las peculiaridades de cada uno de los Régimen Especiales, como es el del Mar, que necesita una atención social y sanitaria muy específica.

P.—Aunque no es un tema específico de su Departamento, sino del de Agricultura y Pesca, como miembro del Gobierno nos podría decir si se van a seguir pagando ayudas a los trabajadores afectados por el cierre de los caladeros de Marruecos, mientras se conciernen acuerdos con Bruselas para buscar un futuro a este colectivo.

El Gobierno tiene el compromiso de mantener la protección social a los trabajadores afectados por la falta de acuerdo con Marruecos mientras se negocian nuevas salidas para esas flotas. ■

R.—Aunque efectivamente ésta es una negociación que habrá de llevarse a cabo desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, sí puede decirse que existe un fuerte compromiso del Gobierno de mantener la protección social mientras dure el proceso de reconversión, búsqueda de nuevos caladeros o reubicación de los trabajadores afectados. Se seguirán manteniendo los programas paliativos. ■

C. H. C.



MUSEOS: RETAZOS DE HISTORIA MARINERA

Però si en un principi los dibujos cumplían una función mágico-religiosa, en cuanto se concebían para atraer mayor pesca, posteriormente ha sido la mar la inspiradora de un halo místico, mágico y simbólico. A su vez la función mágica religiosa de las cuevas prehistóricas ha sido suplantada por los museos actuales, donde las piezas cobran un sentido cercano al de las reliquias religiosas, exhibiéndose a todo aquel que se acerque a ellas.

Para los gijoneses el Museo Jovellanos, ubicado en la casa natal de Jovellanos, sita en el barrio de Cimadevilla, típico barrio marinero, tiene un significado muy especial. Este se convierte en "panteón" por partida doble: tanto por su función mística como por su relevancia histórica.

Los vecinos de Cimadevilla ven en el Museo Jovellanos el contenedor de uno de los mejores tributos a la mar: "El retablo del mar" de Sebastián Miranda.

El contacto del asturiano con la mar es muy remoto, así queda manifiesto en unos dibujos parietales encontrados en las cuevas prehistóricas de la zona oriental.

Desde entonces el mar ha sido motivo de inspiración para pinturas, esculturas y novelas.

Sebastián Miranda, en "El retablo del mar", va más allá de lo pintoresco y anecdotico, encumbra a las gentes marineras a categoría casi divina, al presentarlas en un formato destinado en la mayoría de las ocasiones a representar escenas religiosas.

"El retablo del mar", realizado entre 1931 y 1933, fue, en palabras del autor, su obra más querida. Decidió emprender esta obra por amor a su esposa. Y con amor la realizó, puesto que a través del contacto diario con las gentes marineras llegó a intimar tanto que comenzaría una amis-

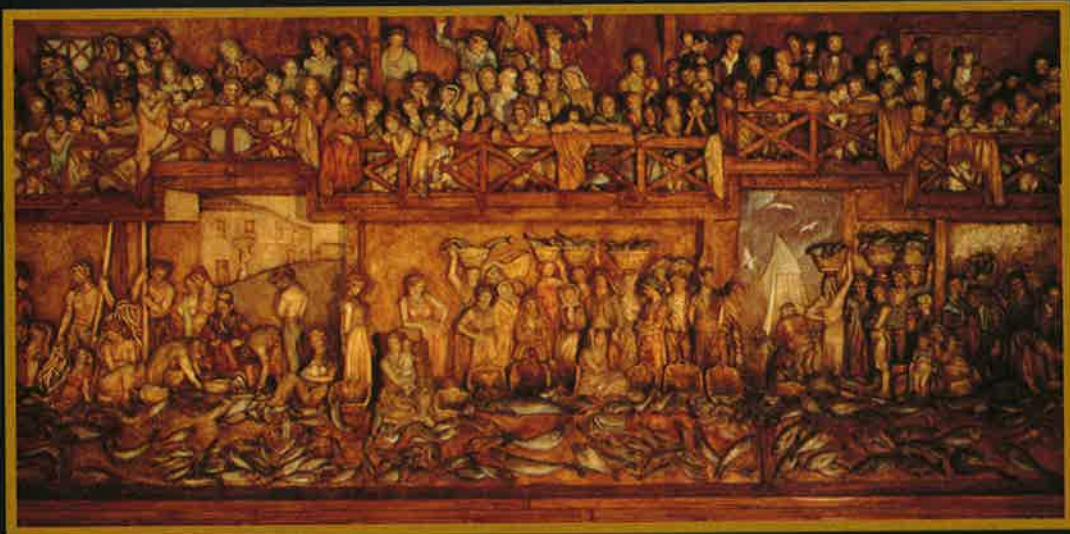
tad que se prolongaría a lo largo de su vida. "El retablo del mar" refleja una escena cotidiana de la rula de Gijón. Todas las figuras están tratadas con una ironía y ternura próximas a la caricatura, pero sin caer en lo caricaturesco; representa tal vez la ironía de la vida, donde el dolor, la emoción y el llanto conviven con la alegría y la esperanza.

Y del personalísimo e individual estilo de Sebastián Miranda, a la obra costumbrista de dos grandes pintores asturianos: Martínez Abades y Ventura Álvarez, cronistas de una época.

"Pescadoras de marisco" de Ventura Álvarez representa, a través de siete figuras femeninas y un niño, la más primitiva forma de pesca, la recogida de pulpos y oríolos en el llamado pedrero del Rinconín. Práctica habitual entre las mujeres marineras hasta el presente siglo, las mujeres ayudaban así a engrasar la débil economía doméstica. La mujer desempeña un papel destacado y activo en la comunidad marinera. Mariscar en la playa es un oficio que han realizado las mujeres durante cientos de años.

La pesca es una actividad familiar en la que la mano de obra de todos los miembros reduce los costos variables de la unidad de producción.

Otra labor muy diferente a la anterior la representa el cuadro de Martínez Abades "Gabarras en el puerto". Representa el transbordo del carbón a un vapor, puesto que la entrada del puerto de Gijón se situaba en una dársena de poco fondo, llena de escollos y bancos de are-



na. Sólo podía ser franqueada por lanchas o pequeños buques de cabotaje. Ello supuso un perjuicio enorme para la exportación del carbón, pues el fósil se encarecería exageradamente, al tener que ser transportado en barcos de escaso calado.

Gijón marcó en el siglo XIX el rumbo a una Asturias modernizada, explotadora de sus riquezas, frente al rural arcaísmo tradicional en una región aislada por el mar y las montañas.

El paralelo pictórico del "Retablo del mar" de Sebastián Miranda lo podemos encontrar en la "rula" de Piñole.

El tirón hacia el mar de Piñole es patente. Su padre, Nicomedes Piñole Ovies, así como sus hermanos, eran marineros.

La obra de Piñole es la crónica de una época: por entonces las playas y los paseos de Gijón estaban de moda. El dibujo y la agilidad pincelada de Piñole muestran los placeres de una clase media que se codea en la playa con cargos importantes en la capital, que acudían a Gijón en busca de los baños marinos, puestos de moda entonces.

Aferrado por encima de todo a la fidelidad de los hechos, inmortalizó en su obra el medio asturiano.

A fines del siglo el vapor, una industria pesada de cierta importancia, aparece en Asturias; huevan ya los altos hornos. La sociedad asturiana refleja ya las



complejas imbricaciones de esta nueva situación económica.

El ambiente concreto que el artista describe tiene gran interés documental por estar inspi-

rado en temas de contenido popular y anecdótico, captados en toda su realidad.

"La hija del patrón" representa un tema anecdótico, un

muchacho que se acerca a dos muchachas. Pero subyacente a la representación, refleja la estratificación social que se da en la mar.

El poder se observa en la capacidad para influir y controlar a la gente y los recursos. Por otro lado, las relaciones sociales entre el patrón y el compañero varían según el grado de capitalización de la empresa pesquera. Los patrones se muestran orgullosos de su elevada posición socioeconómica, tratando de exhibir en público el triple de su trabajo. Los marineros aseguran, en relación con estos "patrones", que "el pescador que ha subido para arriba no mira para el de abajo, ni se acuerda cuándo empezó de la nada y le ayudaban otros".

El patrón piensa que la familiaridad y la igualdad generan desorden y menoscabo de la autoridad, de ahí que "la separación y el distanciamiento" entre patrón y marinero tengan por objeto mantener el respeto y la autoridad del patrón, es decir, se da "a respetar".

A las mujeres les gusta presumir de que su marido, padre o hermano, es el patrón o tiene más pesca.

Todo este pensamiento de orgullo y altanería se refleja en la muchacha, simbólicamente representada en el centro de la composición, a su lado las otras dos figuras ensalzan su importancia. Esta obra puede visitarse en el Museo dedicado al pintor: Museo Piñole.

La relación entre las artes de la mar y las bellas artes se retrotrae a la época prehistórica, donde el arte y la función coexistían de forma aún más íntima. Desde entonces y desde siempre el arte y la vida son testimonios parejos del devenir histórico. Los museos deben dejar de ser santuarios para convertirse en espacios abiertos y de diálogo, en lugares de encuentros e intercambios, constituyendo elementos referenciales de nuestra ciudad. ■

Manuela Nieto Quintanilla
Licenciada en Museología
Fotos cedidas por el Museo
Casa Natal de Jovellanos



CONTRA LOS VERTIDOS TÓXICOS AL MAR

El pasado mes de mayo se dio un nuevo paso adelante en la lucha contra el vertido de sustancias tóxicas al mar.

Tuvo lugar en Estocolmo, en la Convención de las Naciones Unidas sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes, donde 90 países –entre ellos España– de los 120 asistentes acordaron la eliminación de doce sustancias orgánicas tóxicas persistentes, entre las que figuran los

PCBs, DDT, dioxinas y furanos, muy perjudiciales para el ecosistema y la salud humana. Para su entrada en vigor, deberá ser ratificado ahora por un mínimo de 50 países. Este trámite suele demorar, a veces casi indefinidamente, la aplicación de estos acuerdos, como ocurre con el Protocolo sobre Contaminación de Origen

Terrestre del Convenio de Barcelona, que prevé la eliminación de este tipo de sustancias en el Mediterráneo. El Convenio sobre Protección del Medio Marino del Nordeste Atlántico (OSPAR) fue la otra, podría decirse, avanzadilla en el proceso para la eliminación de estos vertidos tóxicos. Ahora el nuevo paso, cuando sea ratificado, afectará a todos los mares y océanos del planeta.





© GREENPEACE/EDWARDS



© GREENPEACE

La Convención de las Naciones Unidas sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes aprobó la eliminación de los vertidos al mar de doce sustancias tóxicas, entre las que se encuentran los PCBs, DDT, dioxinas y furanos.

La eliminación de las sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas constituye uno de los grandes retos para salvaguardar la vida en el mar. La afirmación no es gratuita, a tenor del terrible impacto que estas sustancias producen en el medio marino y, por extensión, en la salud humana. A pesar de ello, y de que estas consecuencias están fuera de toda duda y ampliamente documentadas, cualquier paso encaminado a su eliminación resulta lento y lleno de impedimentos, ya que detrás se encuentra la brutal presión de las grandes industrias químicas mundiales, entre otras.

Así pues, la dificultad que entraña cualquier paso adelante,

unido a su mortífero efecto, proporciona una mejor valoración de la importancia del nuevo paso dado que, aunque contempla menos sustancias de las previstas para ser eliminadas por los convenios de OSPAR y Barcelona, sí que afecta a las más peligrosas. Son las ya conocidas como la "docena sucia": aldrín, clordano, dieldrina, endrina, heptacloro, hexaclorobenceno, mirex, toxafeno, PCBs, DDT, dioxinas y furanos.

Este Convenio, que está abierto a la inclusión de nuevas sustancias, entrará en vigor cuando lo ratifiquen al menos 50 países. Canadá lo hizo de forma inmediata, aunque lo usual es que cada país someta dicha ratificación al trámite de la aprobación de su Parlamento. Un trámite que resulta ser el mejor indicador del verdadero interés de un Gobierno para que entre en vigor algo que él mismo ha firmado. La situación en la que se encuentra el Convenio de Barcelona y cinco de sus Protocolos (ver Mar n.º 385, julio-agosto 2000) es un claro ejemplo.

La Unión Europea, en su reciente "VI Programa de Acción

Medioambiental”, se compromete a ratificar el Convenio de las Naciones Unidas. En dicho Programa, y dentro de la estrategia comunitaria en relación con los productos químicos, se señala que se fabrican al menos unos 30.000 productos, de los que 2.500 son considerados por la Comisión como productos químicos de alto volumen de fabricación y usos, “muchos de los cuales presentan riesgos asociados que apenas se empiezan a descubrir”. La Comisión ha redactado una lista de 140 sustancias peligrosas que exigen una atención prioritaria y evaluaciones de riesgo y reconoce, asimismo, “que los avances hasta ahora han sido extremadamente lentos”.

Primeros pasos

La lucha para lograr la eliminación de estas sustancias se inició en 1975, en Washington (EE.UU.), donde tuvo lugar la Conferencia Intergubernamental sobre la Protección del Medio Marino de la Contaminación de Fuentes de Origen Terrestre, convocada por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). En dicha reunión se reconocía la necesidad de dar prioridad a la eliminación progresiva de las doce sustancias antes citadas.

Ese mismo año, y por iniciativa del PNUMA, se reúnen en Barcelona los representantes de todos los Estados mediterráneos costeros (excepto Siria y Albania) y de la UE para establecer un marco de trabajo denominado Plan de Acción del Mediterráneo (PAM), cuyo fin es la protección de sus aguas. El Convenio de Barcelona viene a dar estructura legal a esta actuación un año más tarde, en 1976, siendo ratificado en 1978. Sin embargo, cuando en 1985 los países del PAM se reúnen para valorar la evolución de la primera década, quedó en evidencia

© GREENPEACE



Emisario submarino de vertidos tóxicos en Tarragona.



que el texto original no era el adecuado para la protección del Mediterráneo. Ello llevó a la introducción, en 1995, de una serie de enmiendas al Convenio y a los Protocolos, seis en total, de los cuales cinco y el propio Convenio siguen sin entrar en vigor al no haber sido ratificados por el mínimo número de estados requerido.

Centrándonos en el Protocolo referido a los vertidos de sustancias tóxicas, se aprobaron las nuevas enmiendas en 1996. Entre otras variaciones se establece el compromiso de las partes para “eliminar la contaminación procedente de fuentes y de actividades terrestres, especialmente retirar la entrada de sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas”. Se estableció un calendario para eliminar estas sustancias, contemplándose un periodo de 10 años para reducir a la mitad los vertidos y emisiones de estas sustancias.

Lamentablemente, como ya se señaló anteriormente, para que este calendario previsto sea eficaz, el Protocolo para la Protección del Mar Mediterráneo

contra la Contaminación causada por Actividades y Fuentes deberá ser ratificado al menos por las tres cuartas partes de los integrantes del Convenio de Barcelona (Albania, Argelia, Bosnia Herzegovina, Croacia, Chipre, Egipto, Unión Europea, Francia, Grecia, Israel, Italia, Líbano, Libia, Malta, Mónaco, Marruecos, Eslovenia, España, Siria, Túnez y Turquía). Es decir, al menos 15 países. Hasta la fecha, cinco años después de su aprobación, sólo España, Italia, Túnez y Mónaco lo han ratificado.

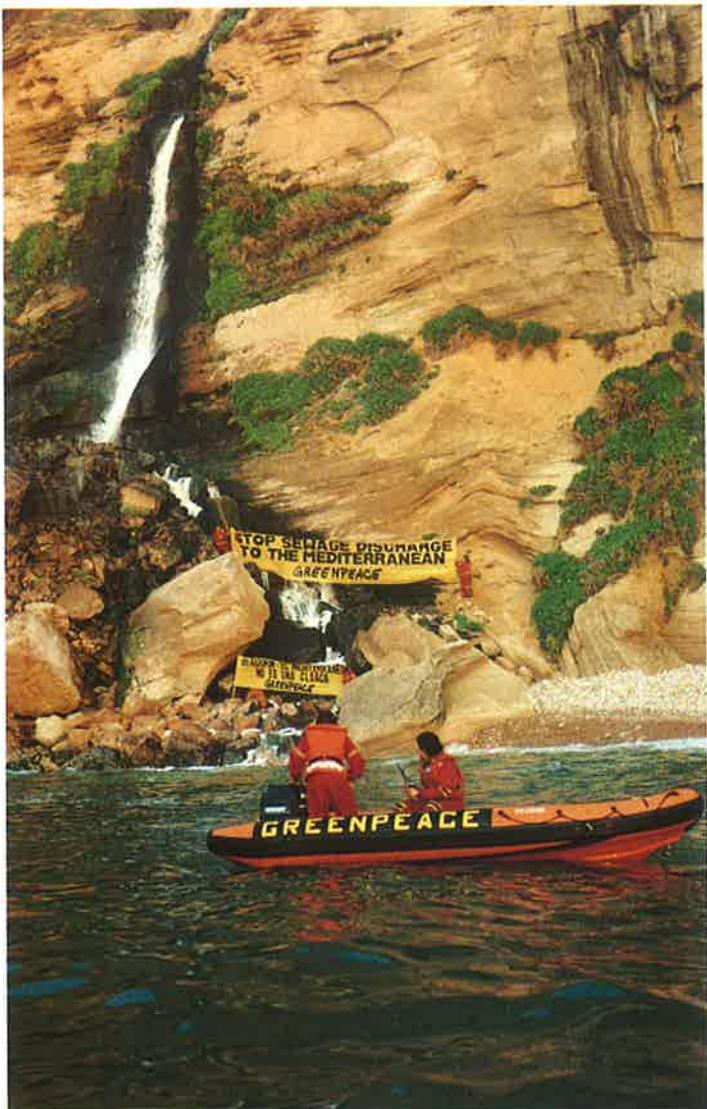
Además de por los graves efectos de estas sustancias, como se verá más adelante, el caso del Mediterráneo resulta más urgente, si cabe, dado que es un mar cerrado y con multitud de puntos contaminantes. Según un informe de Greenpeace, hay más de 200 complejos petroquímicos y energéticos, instalaciones petrolíferas, industrias químicas y plantas de cloro en la costa y principales ríos. El Ebro, juntamente con el Po (Italia) y el Ródano (Francia), resultan ser los más afectados.

Juan López de Uralde, director ejecutivo de Greenpeace, recuerda la mortandad de delfines acaecida a comienzos de los años 90; se encontraron altas concentraciones de PCBs y de dioxinas en el tejido de estos animales, como una de las consecuencias más conocidas por la opinión pública, dada la notoriedad que alcanzó en su momento. Otro ejemplo de alta contaminación lo encontramos en algunas especies comerciales.

Declaración de Sintra

Si el Protocolo del Convenio de Barcelona sigue sin entrar en vigor, por desidia política y por los importantes intereses económicos en juego de las industrias químicas, al no ser ratificado por el mínimo número de países necesario, parece que la situa-

© GREENPEACE/MORTIMER



España, uno de los 90 países firmantes del Convenio, también es signatario de una decisión similar del Convenio OSPAR y uno de los cuatro países que han ratificado el Protocolo sobre Contaminación de Origen Terrestre del Convenio de Barcelona.

ción es algo mejor en lo que respecta a las decisiones adoptadas dentro del Convenio sobre Protección del Medio Marino del Nordeste Atlántico (OSPAR). En 1998, en la localidad portuguesa de Sintra, se aprobó la suspensión de 28 sustancias, entre

las que se encuentran los organoclorados, en el plazo de una generación (25 años). En la actualidad, según comenta a MAR Juan López de Uralde, distintos grupos de trabajo van estableciendo los siguientes pasos a seguir. Asimismo, como señala el

dirigente de Greenpeace, esta decisión de OSPAR se está implementando en la legislación europea. No es que exista una vinculación directa entre la decisión de OSPAR y la UE, pero sí que se produce una consecuencia política. Y este reflejo se plasma, por ejemplo, en la Directiva de Aguas de la UE.

La actual estrategia comunitaria en relación con los productos químicos tiene una doble vertiente, según se contempla en el "VI Programa de Acción Ambiental". Por una parte, la que se ocupa de los productos químicos ya existentes en el mercado, y, por otra, la que trata de la comercialización de nuevos productos. La Comunidad ha establecido normas y procedimientos para la notificación de los nuevos productos químicos "que garantizan que los riesgos eventuales sean adecuadamente evaluados y que, en función de los resultados, se decida la conveniencia y, llegado el caso, la forma de fabricar un producto químico sin ningún riesgo significativo para la salud humana y el medio ambiente".

La UE parece decidida a dar la batalla, pues, a los problemas ocasionados por estos vertidos. Un ejemplo más de ello es que en dicho Programa deja claro su compromiso para ratificar, como ya se señaló, el Convenio de Naciones Unidas sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes, que acaba de firmarse. Además, ha ratificado y está aplicando las decisiones al respecto adoptadas en el Convenio OSPAR y en el Convenio de Protección del Medio Marino en la zona del Mar Báltico (HELCOM).

Parece que se está dando un importante impulso a la lucha contra este tipo de vertidos cuyas consecuencias son de sobra conocidas. Hace tiempo que desde estas páginas nos hicimos eco de las denuncias de científicos y grupos ecologistas sobre

los efectos de estas sustancias orgánicas, tóxicas y persistentes (POPs) sobre el medio marino y la salud humana. Así, en 1972 la amenaza que suponían para el medio ambiente quedó reconocida internacionalmente, pasando los organoclorados a engrosar la "lista negra" del Convenio de Londres, donde figuran las sustancias que no deben vertirse al mar.

Nadie duda ya de la incidencia de estas sustancias sobre la inmunidad y el metabolismo, defectos neurológicos, anomalías reproductivas y cáncer tanto en los seres humanos como en la fauna y flora silvestres. El propio Convenio de Barcelona identificó al policlorobifenil (PCB) como responsable de las muertes de delfines acaecidas a comienzos de los 90. También se achaca a los organoclorados la mortandad de focas ocurrida en 1988 en el Mar del Norte y que redujo en un 60 por ciento su población. En este mar numerosas especies piscícolas sufren enfermedades y deformaciones. Los delfines de las aguas costeras galesas, danesas y holandesas tienen elevadas cantidades de organoclorados. El 80 por ciento de los niveles de organoclorados presentes en las hembras puede pasar a las crías durante la lactancia.

Se ha constatado, asimismo, que entre los efectos que están produciendo en las aves y la fauna marina, se encuentra la inversión sexual, que consiste en la feminización de los machos y la masculinización de las hembras.

Peligro para la salud humana

Los mamíferos son particularmente susceptibles a la contaminación por organoclorados y, evidentemente, el ser humano no es ajeno a esta situación. Diferentes estudios realizados en países industrializados revelan que



"Es un paso adelante en la lucha contra los vertidos de sustancias tóxicas. Ahora de lo que se trata es de que el Convenio sea ratificado y se cumpla lo antes posible el contenido del mismo."

(Juan López de Uralde)

sus habitantes poseen una importante mezcla de dioxinas, furanos, PCBs y otros compuestos similares. Se han aislado alrededor de 170 compuestos organoclorados en tejidos humanos. Los niveles alcanzados en la leche materna (hay que tener en cuenta que cuatro países mediterráneos figuran entre los más contaminados del mundo: Italia, Grecia, Israel y la ex-Yugoslavia) coinciden con el elevado consumo de pescado de zonas altamente contaminadas. Y cada vez son más las especies contaminadas, algunas de las cuales, como la sardina del Mediterráneo, presenta niveles de PCBs entre 2 y 6 veces superiores a las del Atlántico.

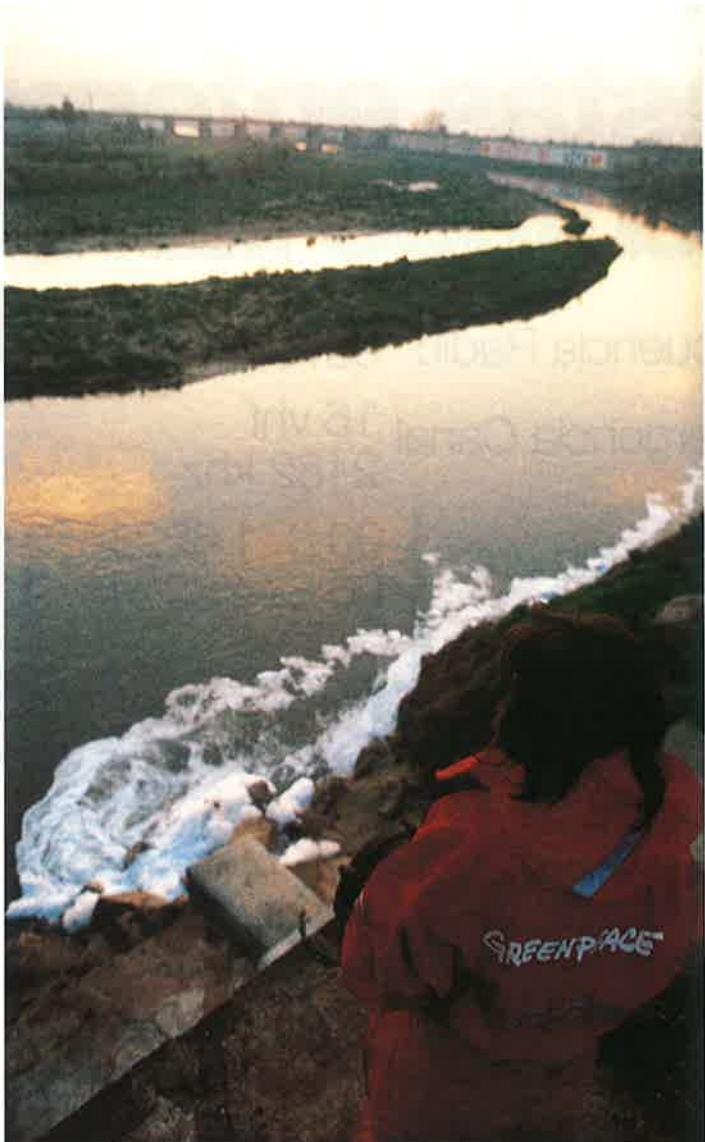
A estos compuestos se les relaciona con la supresión del

sistema inmunitario y se ha podido comprobar que impiden el desarrollo normal del feto. También se ha comprobado que algunos de estos productos químicos imitan al estrógeno –hormona natural– induciendo al mal funcionamiento del sistema endocrino. También se ha descubierto que los POPs, además de a través de la cadena alimentaria, pueden afectar al ser humano por otras vías.

Las medidas a aplicar deben tener un carácter global, como ahora se pretende desde la Convención de las Naciones Unidas, ya que, debido a su naturaleza semivolátil, una vez liberadas en el medio ambiente pueden ingresar en la atmósfera desde los sedimentos y los suelos, desplazándose con los vientos. Un buen ejemplo de este peligro, y de que ningún rincón del planeta está a salvo de estas sustancias, es el de que *en el Ártico, que es una zona especialmente virgen o no industrializada, los esquimales se encuentran entre las poblaciones más contaminadas por sustancias químicas, debido al transporte aéreo y de las mareas, y debido a que su alimentación está basada en las grasas de focas y de ballenas,*



© GREENPEACE



que es donde se acumulan dichas sustancias, como señala el director ejecutivo de Greenpeace. Otra importante ventaja del carácter global de esta medida es que dificultará el traslado a otros países "más permisivos" de las industrias químicas.

Evidentemente, si los efectos de estas sustancias pueden desplazarse a miles de kilómetros, en las zonas limítrofes a donde se encuentran las industrias que originan estos productos sus efectos son aún más dañinos. Debido a las características del Mediterráneo, con una muy lenta renovación de sus aguas, unido al desarrollo industrial de la zona, ello hace que nos encontremos en uno de los puntos más contaminados del planeta. Como ya se dijo, los ríos Ebro, Ródano y Po soportan elevadas concentraciones de organoclorados. Las plantas de Erkizia y Aiscondel son dos de las grandes responsables de la situación del Ebro. La laguna de Venecia, en Italia, y la Bahía de Haifa, en Israel, constituyen otros puntos negros de gran importancia.

La solución empieza por la eliminación de las emisiones de vertidos de dioxinas y furanos, por lo que se deberán tomar me-

A pesar de los numerosos estudios existentes sobre su importante impacto en el ecosistema marino y en la salud humana, los sucesivos intentos para prohibir estas sustancias se han encontrado hasta el momento con el importante obstáculo de las industrias.

didas para evitar las fuentes de generación de estas sustancias, que son principalmente la industria del cloro y productos clorados, como el plástico PVC, y la incineración de residuos (la organización ecologista Greenpeace tiene contabilizados más de

60 polos industriales en la costa mediterránea dedicados a producir cloro y plásticos clorados). Una eliminación que no debería suponer ningún problema —salvo el de la oposición de las industrias químicas—, ya que como señala Greenpeace, *en la*

actualidad existen alternativas, viables técnica y económicamente, a casi todas las aplicaciones de estos productos.

Caso de que se ratificara el Protocolo sobre Contaminación de Origen Terrestre del Convenio de Barcelona, al que nos referimos anteriormente, se dispondría de un importante elemento para combatir esta situación. Especialmente si se tiene en cuenta que el 80 por ciento de la contaminación que llega al Mediterráneo lo hace desde fuentes terrestres. Si hasta la fecha sólo cuatro países lo han ratificado, entre ellos España, ello revela la fuerte oposición, y hay que insistir en ello, a que estos mecanismos se pongan en marcha.

El que la ONU haya decidido la eliminación de esta "docena sucia" supone un importante paso adelante. Fundamentalmente, señala Juan López de Uralde, *de lo que ahora se trata es de que se plasme en la realidad. De que se eliminan realmente las fuentes de estas sustancias, tanto de las contempladas en el Convenio OSPAR, del que España es firmante, como las del Convenio global. Especialmente preocupantes son las dioxinas, porque no son productos, sino subproductos de la combustión y por lo tanto hay que ir a las fuentes: primero, inventariarlas y, después, hacer un plan para la eliminación de esas fuentes de dioxinas (papeleras, industrias químicas, combustión de basuras, industria siderometalúrgica).*

Por la salud de nuestros mares y de la propia especie humana, esperemos que este acuerdo sea ratificado y se cumpla lo antes posible el contenido del citado Convenio de Naciones Unidas. Que no se quede, como la gran mayoría de los acuerdos que molestan a poderosos sectores económicos, en papel mojado, sin que se adopten actuaciones concretas. ■

Raúl Gutiérrez

ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA. AME 2001

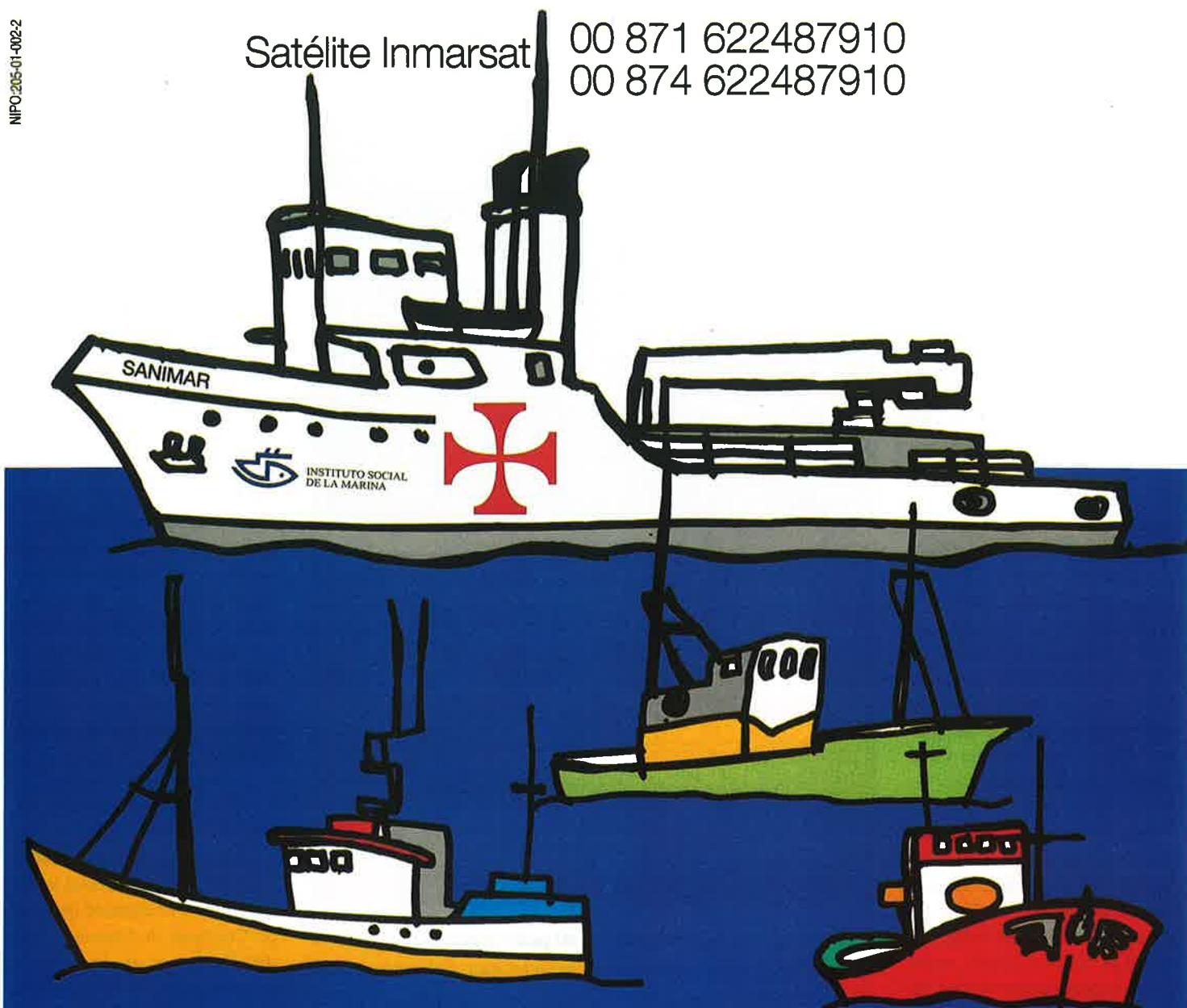
Si estás enfermo o accidentado llámanos...

Frecuencia Radio 3370 khz

Emergencia Canal 16 vhf
2182 khz

Satélite Inmarsat
00 871 622487910
00 874 622487910

NIPO-205-01-0022



CAMPAÑA BOCARTE, abril/mayo

CAMPAÑA BONITO, junio/julio/agosto/septiembre

CAMPAÑA ESPADA, octubre/noviembre



ESPAÑA Y CANADÁ ZANJAN EL VIEJO CONFLICTO PESQUERO

Los presidentes de España, José María Aznar, y de Canadá, Jean Chrétien, se han comprometido a tener en el futuro unas relaciones armoniosas en lo que afecta al sector de la pesca olvidando los viejos problemas que se generaron como consecuencia de la detención por las

autoridades de ese país del pesquero español "Estai" cuando se hallaba faenando en aguas internacionales. Éste sería uno de los datos positivos más importantes para el sector de la pesca derivados de la visita que en las últimas semanas giró a Canadá el presidente del Gobierno español.

En el futuro, ninguna de las partes descarta la posibilidad de que se puedan repetir incidentes en materia de pesca similares al que se produjo en 1995. Sin embargo, la voluntad de ambos Gobiernos es que los conflictos se resuelvan por la vía amistosa, mediante el diálogo y la cooperación y sin llegar a los niveles de enfrentamiento que se produjeron en aquella ocasión.

Las relaciones pesqueras entre España y Canadá han sido históricamente muy importantes por la existencia en aguas del Atlántico norte de pescadores españoles fuera de las aguas jurisdiccionales de ese país. El incidente más grave entre España y Canadá se produjo en el año 1995 cuando una patrullera canadiense detuvo por la fuerza en aguas internacionales al barco pesquero español "Estai", al que acusaba de estar faenando ilegalmente en ese caladero. Tras la detención de forma violenta, el buque fue conducido a puerto, donde se investigó y decomisó la mercancía, iniciándose un largo proceso para la repatriación de los tripulantes y posteriormente del barco. Al tratarse de aguas internacionales, el barco español se hallaba faenando en virtud de los acuerdos suscritos a ese nivel por las autoridades comunitarias, desde donde se llevó el proceso para defender los intereses del pesquero.

La guerra del fletán, como se conoció en su día la detención del "Estai", había estado precedida



Los presidentes de ambos países, José María Aznar y Jean Chrétien, se comprometieron a tener buenas relaciones.

por un recorte en las capturas de los pescadores canadienses en sus aguas, por problemas y protestas en el sector, mientras se sabía que los barcos españoles, fuera de las aguas jurisdiccionales canadienses, habían descubierto importantes poblaciones de fletán a grandes profundidades.

En este contexto de malestar las autoridades canadienses detuvieron al "Estai", acusado de pescar ilegalmente, aunque se

hallaba en aguas internacionales. La segunda acusación es que estaba esquilmando el caladero. Las diligencias judiciales iniciadas en su día todavía no se han terminado. El presidente del Gobierno español, José María Aznar, dentro de ese clima de diálogo que se pretende para el futuro en el campo de la pesca, recordó sin embargo que se mantienen los diferentes puntos de vista en relación con ese conflictivo que deberán resolver

los tribunales. España y Canadá están sin embargo de acuerdo en que, al margen de la decisión judicial que se adopte sobre este caso, se ha iniciado una nueva etapa en este campo basada en el diálogo y la cooperación. Ambas partes se reconocen capacidad suficiente para supervisar los barcos que operan bajo su pabellón y garantizar que los mismos cumplen las normas sobre conservación. España y Canadá comparten igualmente los criterios para el desarrollo de una pesca sostenible en el marco de las normas internacionales vigentes derivadas del Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 y el Acuerdo de Nueva York. ■

V. M.

IRLANDA Y GRAN BRETAÑA YA INSPECCIONAN LOS BARCOS ESPAÑOLES EN GRAN SOL

Los buques de armadores gallegos que faenan bajo banderas de Irlanda y Gran Bretaña en Gran Sol han empezado a ser objeto de inspecciones, por parte de estos Estados, tras la firma de los respectivos acuerdos por parte de la Dirección General de Marina Mercante.

Las autoridades españolas afrontan, de esta forma coordinada con sus homólogas británicas, la alta siniestralidad de una zona -Gran Sol- en la que pescan unos ochenta y cinco barcos de tripulaciones gallegas. Las preocupantes estadísticas del año 2000 -con 33 fallecidos y 12 hundimientos- han sembrado la alarma en la Mesa Interinstitucional por la Seguridad Marítima, que apunta a la antigüedad de los barcos -casi 35 años de media- como causa primordial de los siniestros.

Marina Mercante y el Gobierno de la Xunta diseñan "un intenso plan de inspecciones técnicas de seguridad, asimismo, para todos los pesqueros que descarguen o atraquen en puertos de Galicia".

Las paradojas del destino han hecho que el pasado año 2000, llamado a ser el "Año de la Seguridad Marítima", sorprendiese a la opinión internacional no sólo con la catástrofe del "Erika" sino con un fuerte rebrote de la accidentalidad en pesca.

Como primera providencia de respuesta, la Comisaría de Transportes de la Comisión Europea, Loyola de Palacio, ha demandado a los ministros europeos del ramo "un pacto sobre seguridad marítima", para la plasmación del llamado "paquete Erika I", que, con horizonte 2003, inauguraría la retirada de





los primeros petroleros de casco sencillo (ver Cuadro 1).

Y la misma favorable ambientación hacia los criterios de lucha contra la siniestralidad marítima ha tenido su reflejo en la Eurocámara de Estrasburgo, que el pasado 5 de abril aprobó un "documento de lucha contra la siniestralidad laboral en la pesca", ya a estudio por el Comisario Fischler. La ofensiva parlamentaria lleva nombres españoles, igualmente, pues es la diputada Rosa Miguelez la autora del documento, y, asimismo, su colega Carmen Fraga hace aportes al mismo y refrenda su convicción de que "la siniestralidad en pesca es veinticinco veces más alta que en otros sectores".

El Parlamento Europeo ha aceptado así –por las mismas pistas de alarma ("nunca más el Erika")– que es preciso transpo-

ner, también a la pesca, "una Directiva que regule la seguridad a bordo, la obligación de que sean ratificados los convenios internacionales de seguridad por los países que aún no lo han hecho, y se llegue a prohibir la pesca a los barcos de más de 20 años, salvo aquellos que estén en buenas condiciones".

La referida legislación habría de impulsar, "también para los pesqueros, todo lo referido a inspección técnica, certificados de aptitud de las tripulaciones, revisiones anuales, etc.", cual ocurre en la navegación mercante, si no se quiere que la pesca continúe con más presencia en las páginas de sucesos que en las puramente económicas.

Recurso a la jubilación anticipada

Si la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Europea, por sus respectivas vías, propugnan un calendario de jubilaciones anticipadas para los petroleros, no es otro el designio de Marina Mercante y la Mesa Interinstitucional por la Seguridad Marítima. Al revisar el cúmulo de circunstancias de los últimos naufragios de pesqueros en Gran Sol y la accidentalidad general del sector, hicieron notar claramente que los "Arosa", "Pescalanza", "Pembroke" y "Zorro Zaure" se habían ido a pique con edades de entre los 26 y los 37 años de mar, por lo que esta circunstancia de la antigüedad se hizo incontestablemente primordial en la justificación de los siniestros.

Un convenio de Marina Mercante con estos países se inscribe en la respuesta general del sector pesquero, de elevada siniestralidad.

La Eurocámara acepta llegar a prohibir la pesca a los barcos de más de 20 años, por los mismos pasos que la jubilación anticipada de los petroleros de casco sencillo.

Estando muy claro ya, en la propia ficha técnica del barco, el denominador común del problema, la Mesa y la Marina Mercante analizarán todas las materias de carácter inspector a referir a Galicia, donde "no sólo hay una flota de 8.500 barcos, sino que tocan y descargan buques de todo tipo de banderas y con tripulaciones gallegas", según expresó el Director Xeral de Estructuras Pesqueras de la Xunta, Andrés Hermida.

Y refiriéndose concretamente a la seguridad de a bordo, la Mesa y la Marina Mercante se han comprometido a revisar la problemática de los trajes de inmersión y de supervivencia, los chalecos salvavidas y las radio-balizas. Los trajes de inmersión, que por el momento sólo son obligatorios al norte del paralelo 62, podrían ser asimilados al resto de los caladeros de la Unión Europea, y en cuanto a la eficacia de las radio-balizas (ver Cuadro 2) se tenderá a su modernización y mejora de frecuencias para escucha.

¿Siniestro marítimo o accidente laboral?

Los más recientes datos del Consello Galego de Relaciones



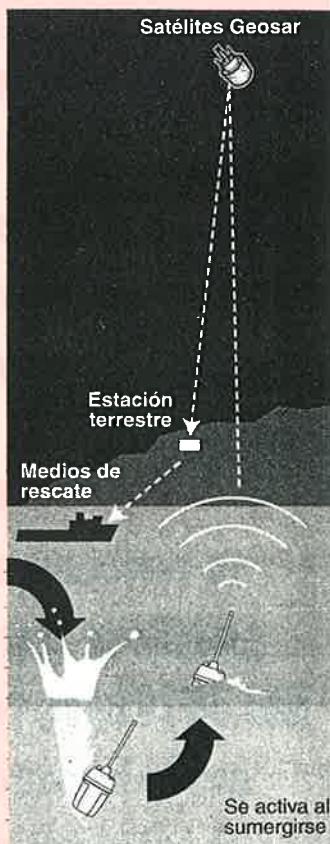
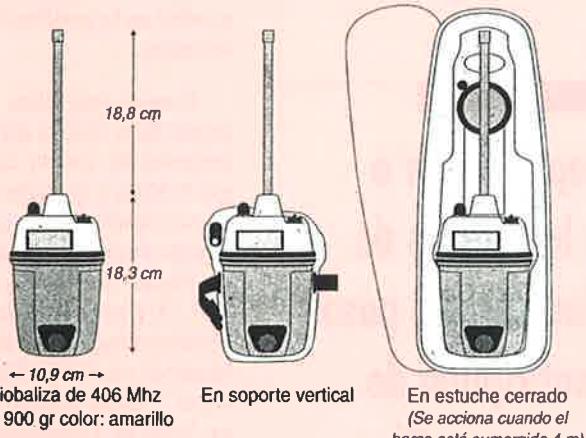
Cuadro 2

Hacia la radio-baliza personal obligatoria

La Dirección General de Marina Mercante estudia la implantación obligatoria de la radio-baliza personal, incorporada al chaleco de cada uno de los tripulantes, como elemento definitivo de eficacia en la búsqueda de hombres en el mar.

Según ha sabido la Revista MAR en fuentes de la DGMM, "el sector habrá de sustituir en breve también las que ya son obligatorias en mercantes de más de 300 toneladas y pesqueros de más de 24 metros de eslora, al elevarse la frecuencia en megahertzios (121,5 a 406) pro el próximo Sistema de Socorro y Seguridad Marítima".

El nuevo prototipo de radio-baliza se pone operativo con la simple inmersión en el agua y es detectado instantáneamente por los medios aéreos de rescate; su precio en el mercado se acercaría a las 150.000 ptas.



Laborais, al referirse a que "el 69 por ciento de los fallecimientos a bordo se producen por accidente laboral y no por siniestro marítimo", revelan la necesidad de entender la siniestralidad de la pesca matizadamente. Es decir, que además de tratarse de un oficio peligroso por el propio contacto con el mar, es un sector en el que inciden asimismo "la fatiga, las duras condiciones de trabajo, los horarios ininterrumpidos, la escasa formación de las tripulaciones y la falta de una vida social estable, etc.".

El sistema de salarios referido a la pesca es, asimismo, responsable de algunos accidentes "porque presiona a faenar sin descanso hasta obtener las capturas que garantizan la rentabilidad", y otras fuentes del sector también se quejan de "los fallos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) que va retrasado en su implantación y no tiene el suficiente conocimiento por parte de los patronos".

En cualquier caso, las cifras actuales de siniestralidad en las pesquerías de Gran Sol y frente a las costas de Irlanda y Gran Bre-



taña revelan un paulatino descenso desde la década de los 80 –en que se producían un promedio de 33 víctimas– y la última de los 90, en que ya se redujo a 26 vidas este promedio de pérdidas humanas.

S. de Francisco

El 80 por ciento de los accidentes –tal como ocurre en el mercante– se deben a errores humanos, mientras que los fallos mecánicos se dan en el 18 por ciento de los casos. ■



Cuadro 1

Petroleros: calendario de pre-jubilaciones

La 45 Sesión del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC 45) del pasado octubre no ha podido resistirse –bajo la presión del fenómeno “Erika”– a trazar un calendario y tres clases de prejubilaciones para petroleros de casco simple:

Categoría 1: Los petroleros de 20.000 toneladas y más que transportan crudo, fuel, aceites lubricantes, etc., y los de 30.000 toneladas y más que transportan derivados del petróleo y han dejado de cumplir con los requisitos MARPOL sobre tanques de lastre segregado como protección.

Categoría 2: Petroleros de 20.000 tpm y superiores que transportan crudo, fuel-oil o aceites lubricantes, y los de 30.000 y superiores que se dedican a transportar otros derivados del petróleo, cumpliendo con los requisitos de segregación de tanques como protección.

Categoría 3: Los demás petroleros de tonelaje inferior a los de las Categorías 1 y 2 y superiores a las 5.000 tpm.

A la vista del parque de petroleros existente, los de la Categoría 1 tendrían actualmente los 25 años y tendrán más de 30 en el 2005, por lo que estarían para desguace, incluso sin aplicarles la aceleración de la retirada.

El proyecto de retirada contempla, a calendario cierto, “el fin operativo de los petroleros de la Categoría 1 entre enero de 2003 y enero de 2007”, mientras que los petroleros de la Categoría 2 “serían retirados alternativamente al cumplir los 25 años o, para el caso de los construidos después de 1986, entre los años 2012 o 2017”.

Para los petroleros de la Categoría 3, “los construidos hasta 1987 serán retirados entre los años 2003 y 2013, y los posteriores a 1987, entre los años 2013 y 2017”.



El director general de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat, Hernan Subirats, inauguró la XIII Feria Náutico-Pesquera "EXPO-RÀPITA" con un discurso ilusionado respecto a las potencialidades de la acuicultura en el Delta del Ebro, asegurando que las consecuencias del Plan Hidrológico Nacional serán positivas para los acuicultores de la zona, así como los impulsos presupuestarios a la renovación de la flota pesquera y tecnología a su servicio.



LA ACUICULTURA IRRUMPE EN LA FERIA

De los 75 expositores que se han reunido en Sant Carles de la Ràpita y que movieron cifras económicas por encima de los 2.000 millones de pesetas, ha destacado la presencia histórica de seis empresas de cultivos marinos y servicios a la Acuicultura, junto a la ya tradicional oferta de construcción naval, embarcaciones, equipos pesqueros y de propulsión marina.

EXPO-RÀPITA 2001 ha vuelto a ser el escaparate medi-

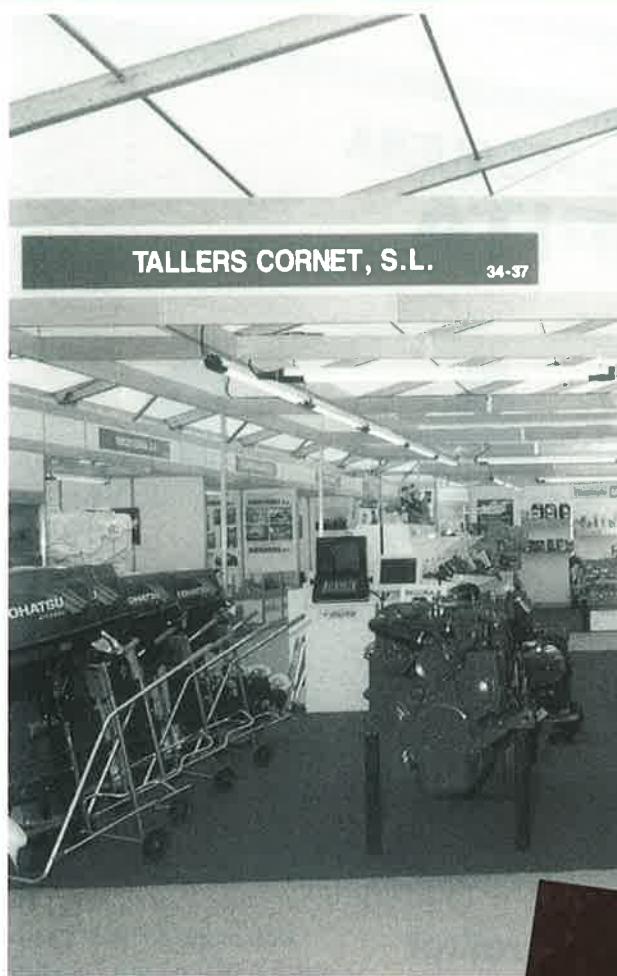
terráneo del sector náutico-pesquero, con presencia mayoritaria de intereses levantinos, franceses, italianos y griegos, y a lo largo de los días 19 a 22 de abril se han desarrollado reuniones técnicas, competiciones náuticas y jornadas gastronómicas, con desbordada presencia de público en las instalaciones feriales y en el puerto deportivo.

El boom de la acuicultura

Con el anuncio de que la acuicultura crecerá a un 20 o 25 por ciento anual próximamente

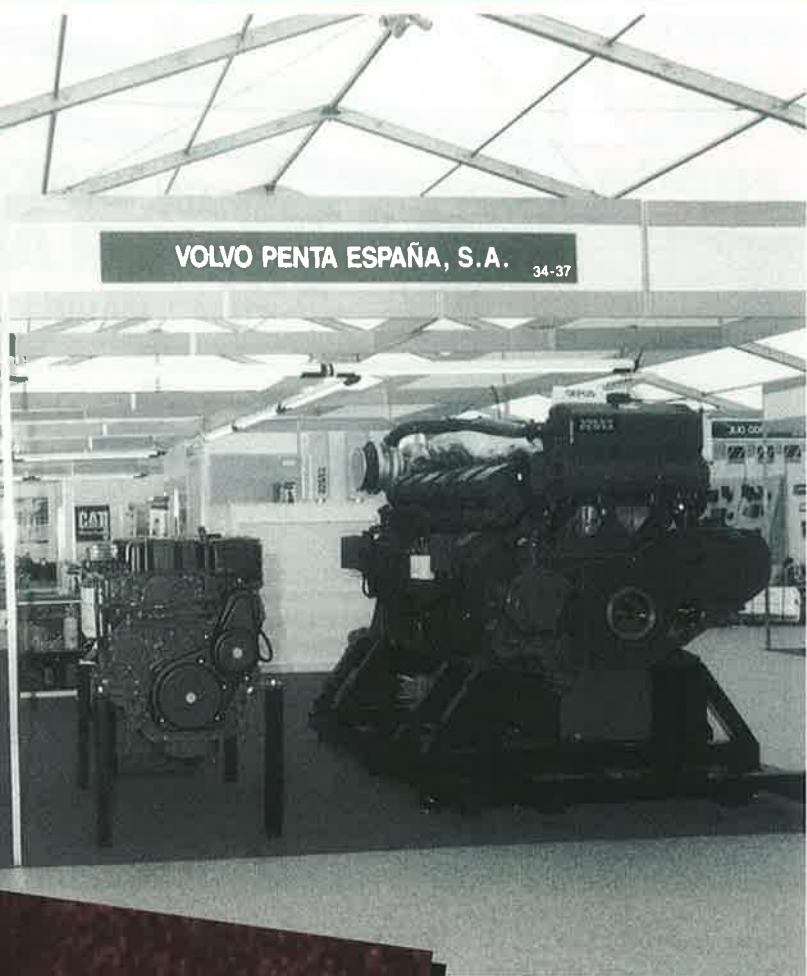
en Catalunya, Hernan Subirats se ha referido al conjunto de esfuerzos que la Generalitat desplegará en el Delta del Ebro los próximos años. El director general de Pesca elogió la capacidad acuícola del Delta, que está recibiendo una notable cantidad de peticiones de licencias por parte de cultivadores levantinos y de otras zonas de España, lo que hace pensar en una implantación de las granjas de peces, modernización de flota y cuidados de vedas biológicas para afrontar lo que calificó como "boom de la acuicultura".

En el discurso inaugural de EXPO-RÀPITA 2001, Subirats reconoció como "una importante novedad de la Feria esta segmentación hacia la acuicultura", que "apenas existe en otros certámenes" y "es una respuesta realista al hecho de que anualmente ya se pescan en la zona más de 1.500 toneladas de dorada al año, cifra claramente duplicable pronto...". Este importante registro habla por sí solo de la necesidad de "organizar la capacidad de los pescadores, crear una marca específica o denominación de



TALLERS CORNET, S.L.

34-37



VOLVO PENTA ESPAÑA, S.A.

34-37

origen, etc., y potenciar una industria complementaria”.

De aquí que “EXPO-RÀPITA 2001” haya tenido la iniciativa pionera de dimensionar en su oferta una primera edición de Feria de Cultivos Marinos y su jornada técnica sobre acuicultura, en la que intervinieron expertos de las Administraciones del Estado y la Generalitat y empresarios del sector, procedentes de Levante, Galicia, País Vasco y Portugal.

Las autoridades de la Generalitat de Cataluña han dirigido mensajes claros al sector del Delta, recientemente intranquilizado por las consecuencias que se derivarían del Plan Hidrológico Nacional y el trasvase del Ebro. El director de Pesca de la Generalitat expresó que “el trasvase no perjudicará en ningún caso a los acuicultores,



ya que los flujos habrán de fijarse tras rigurosos estudios previos, y, en todos los casos, van a aumentarse las ayudas a la tecnología pesquera y a la flota de la zona”.

Modernización tecnológica, al fin

La Conferencia sobre Acuicultura, que ocupó tres horas y media de lo que devendría el acto central de estas jornadas paralelas a “EXPO-RÀPITA 2001”, hizo que desfilasen por la tribuna de oradores los expertos del Centro de Referencia y Acuicultura de la Generalitat y su Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentaria.

Fueron planteadas las cuestiones específicas del saneamiento y mejora del Delta del Ebro, que en materia de obras contemplarán la reapertura de la



antigua desembocadura del río y la fijación de barreras y biotopos en la punta del Delta, para salvar los excesos de salinización, pero la problemática de la pesca –lo mismo que la de la acuicultura misma– fue referida a la estricta necesidad de modernización tecnológica.

Frente al utilaje romántico de la pesca, ya apenas inexistente en las instalaciones de la Feria, fueron referente de las nuevas tecnologías la presentación de sondas, monitores y displays o sensores para el mejor seguimiento de los fondos marinos, el movimiento de aparejos, redes y artes auxiliares; los aparatos que permiten las lecturas de la temperatura del agua, posición, rumbo, velocidad, calado, etc., y su capacidad para evitar las correcciones de error y la economía de las maniobras.

En suma, un paisaje pesquero muy novedoso y sofisticado, como asimismo abierto y com-

Los expertos de la Generalitat consideran que los cultivos marinos van a duplicarse en el Delta del Ebro y descartan los reflejos perjudiciales del trasvase

Record de ventas, por encima de los 2.000 millones de pesetas, y debates expertos por la modernización del sector

patible a las comunicaciones informáticas y satelitarias, sin el que –se dijo– no podría entenderse el futuro de la pesca y la acuicultura, porque de otra forma no se conseguirían las rebajas de personas y tiempos hacia la rentabilidad del sistema.

De aquí que artes y equipos pesqueros hayan entrado visiblemente en la era de la electró-

nica, como pudo observarse ya en esta XIII edición de EXPO RÀPITA, sin por ello abandonarse el buen gusto culinario que es tradicional en las gentes del mar, y especial relieve y atractivo registró la Mostra Gastronómica, por la que quince restaurantes de Sant Carles ofrecieron menús de pescados y mariscos a buen precio.

Una regata de vela y otro ejercicio táctico por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) completaron lo más espectacular de la Feria, en su jornada dominguera de clausura, en la que también confraternizaron las Cofradías de Pescadores de Castellón y Tarragona y se habló asimismo de la nueva Ley de Pesca y de las próximas entradas en vigor de las vedas biológicas.

El ayuntamiento de Sant Carles de la Ràpita ha vuelto a anotarse otro señalado éxito organizativo, pues puede decirse que todo el sector pesquero del Mediterráneo ha estado allí, en forma de proyectos y construcción de buques, equipos de cubierta y artes de pesca, motores, sistemas de propulsión y equipos electrónicos y auxiliares, etc., con caracteres de récord en asistencia de público y cifras de venta. ■

S. de F.

Acuicultura: Aprovechar las ayudas de la UE hasta 2007



Para el responsable de Acuicultura y Oceanografía de la Generalitat de Catalunya, Ramón Jordana, "es preciso desplegar un gran esfuerzo a plazo cierto, porque el sector acuícola va a beneficiarse de las ayudas de la Unión Europea hasta el año 2007", pero habrá que reconvertirse a la nueva pesca.

Los pescadores mayores de 55 años podrán optar a cambiar la pesca en el mar por los cultivos acuícolas en tierra, y, en ese caso, dispondrán de ayudas hasta el 50 por ciento del presupuesto total de su nuevo negocio e instalaciones. Asimismo, se potenciarán créditos y ayudas para instalar negocios relacionados con las Cofradías de Pescadores, Lonja, etc.

Al presupuesto de retirada de la pesca por parte de la Unión Europea habrán de sumarse, asimismo, dotaciones procedentes del Estado, IFOP y Generalitat e incluso se referirán a jóvenes profesionales no afectados por embarcaciones de parada definitiva.

75 expositores y 6 de la acuicultura

Cademar
Salé, SA
Scania Hispania, SA
Tallers Borràs, SCP
U.P Mol·luscs Delta de l'Ebre
Itsaskorda, SL
Associació Catalan Aquicultura
Aislamientos Térmicos Galicia, SA
Trenzas y Cables, SL -TYCSA-
Cal Filter, SL
Direcció Gral. Pesca -Generalitat-
S. Salvamento y Seguridad Marítima
Real Asociación Nacional Cruceros
Fco. Gombáu -Redes Pesca-
Drakkar Drassanes, SL

Pinturas Cadroy, SL
ROTACIÓN -PROPESCA-
CREU ROJA
AJUNTAMENT
Ports de la Generalitat
INFORMACIÓ
Flusel, SL
Moteurs Baudouin, SA
Simrad Spain, SL
Construcciones Navales Nicolau
Centre d'Aquicultura -IRTA-
Talleres Nasio, SL -Cummings-
Drassanes Alfacs, SL
Kranzle España, SA
Luis Agudo Garriga -Jivs Nàutic-

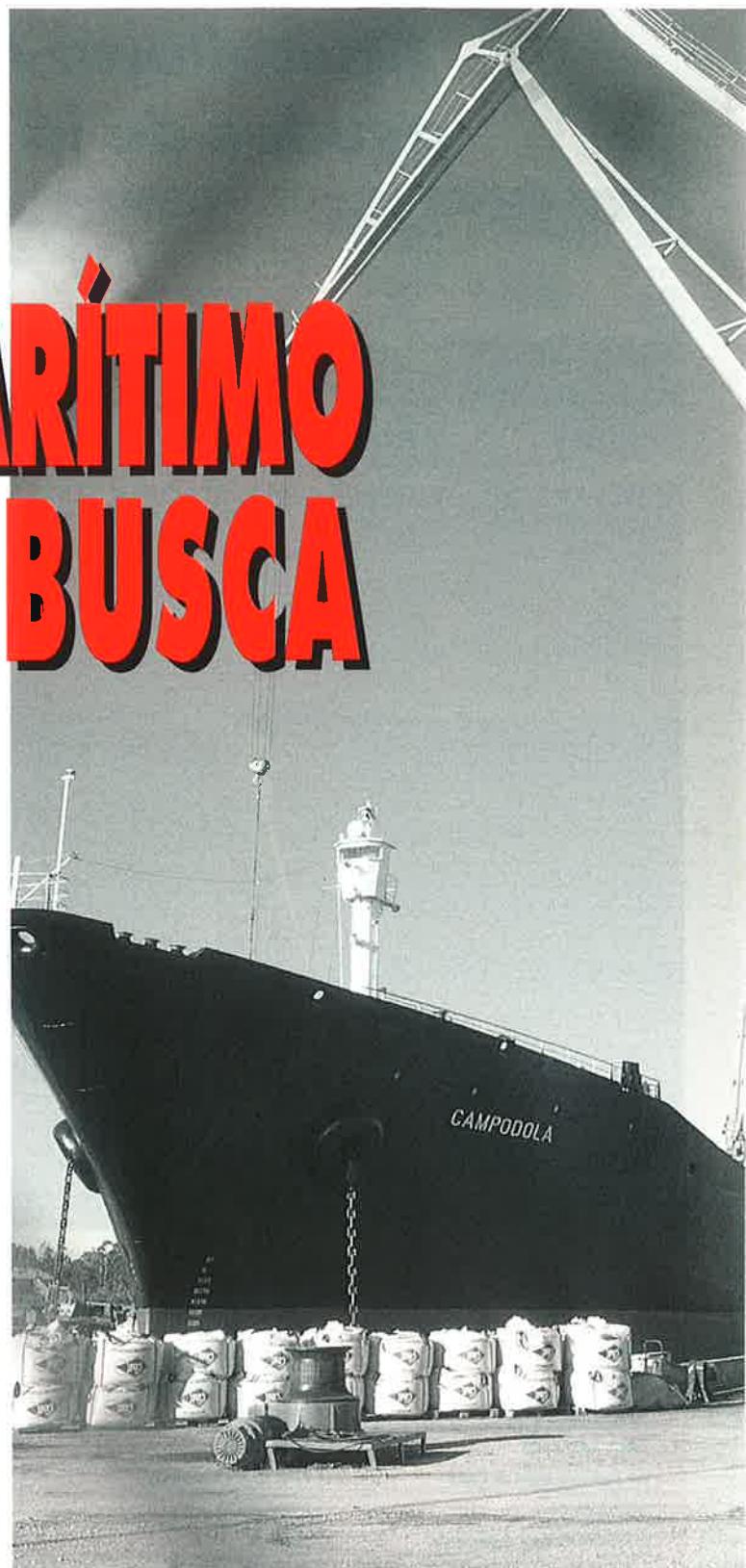
Asfibe, SA -Oremar-
Reintjes España, SA
Talleres Blanchadell, SL
Astilleros Lehmosa
INFORMARINE
Salazones Delta del Ebro, SL
Santymar, SA
Bar
Embotits Artesans Monts
Drassanes d'Arenys, SA
Germans Cartes, SL
Cesmar Seguros y Reaseguros, SA
Diputació de Tarragona
IZAR Construcciones Navales, SA
Hispanova Marine Cantabria, SA

Artes de Pesca Salom, SL
Juan Moreno -Cables acero pesca-
Mallets Rico, SL
Confraria Pescadors V. Carme
Consell Comarcal del Montsià
C.N. Roig Carcelle, NASAI, SL
Federació Nacional Catalana Cofradia
Mapfre Industrial, SA
F.R.O.M.
Tallers Comet, SL
Tallers Manain, SL
Guascor, SA
ZI-España, SA
Efectos Navales Ortiz, SA
Futuno España, SA
Náutica Julio Gordo

**Crecen los tráficos y
mejoran los beneficios**

EL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO BUSCA RUMBOS EN EL EXTERIOR

El sector portuario español de titularidad estatal mantiene su tasa de crecimiento tanto en lo que se refiere a tráficos como a resultados de explotación. Durante el año 2000 el movimiento portuario alcanzó los 338 millones de toneladas y registró unos beneficios de 25.391 millones de pesetas. La inversión pública en el pasado ejercicio fue de 66.552 millones de pesetas. El transporte marítimo canaliza el 70% del comercio exterior español y cerca del 15% del transporte interior. Partiendo de sus posibilidades y déficits actuales y teniendo en cuenta los retos del futuro y el proceso de globalización, se ha elaborado un Plan de Promoción del sector marítimo-portuario español, con el que se persigue mejorar su desarrollo y proyección exterior.



► **Los 338 millones de toneladas movidos por el sistema portuario español se desglosan en 110,5 millones de tráficos de petróleos, 108,8 millones de mercancía general, 92,4 millones de graneles sólidos y 26,3 millones del resto de tráficos.**



Los 338 millones de toneladas movidos por el sistema portuario español se desglosan en tráficos de petróleos (110,5 millones en concepto de embarque, desembarque y avituallamiento), mercancía general (108,8 millones), graneles sólidos (92,4 millones) y 26,3 millones del resto de tráficos. El nivel alcanzado en el año 2000 supone un incremento de casi 90 millones de toneladas, un 35% más, en los últimos ocho años, tiempo en el que se ha registrado un crecimiento constante, con la excepción

de 1996, que arrojó una caída del 5%.

De las 27 autoridades portuarias que integran el sistema portuario de titularidad estatal, 24 superaron los dos millones de toneladas y representan el 99% del tráfico total; 16 superaron los 5 millones de toneladas, representando el 90% del tráfico total; y 12 superaron los 10 millones de toneladas, con una incidencia del 80% del tráfico total.

Los puertos de mayor tráfico total en cifras absolutas durante el pasado año fueron los

de la Bahía de Algeciras (47,5 millones de toneladas), Barcelona (30 millones), Bilbao (28,6), Tarragona (27,5) y Valencia (25,2). Los mayores aumentos porcentuales entre los de mayor tráfico se registraron en Cartagena (39%), Huelva (13,8%) y Baleares (13%). Entre los de menor volumen destacan los incrementos producidos en Vilagarcía (27,6%), Avilés (17,7%), Bahía de Cádiz (14,4%), Sevilla (13,2%) y Vigo (10%). En el extremo contrario, los descensos más notables se produjeron en Málaga (-59%) y Ceuta (-5,23%).

Por segmentos, Bahía de Algeciras ocupa la primera posición en el de mercancía general (822,9 millones de toneladas), en graneles líquidos (18,2 millones de toneladas), en contenedores (20,3 millones de toneladas, con 2,01 millones de TEUS), en buques mercantes

El conjunto del sistema portuario obtuvo en el ejercicio 2000 unos beneficios de 25.391 millones de pesetas, con un incremento del 9,3% sobre el ejercicio anterior.

Radiografía de los sectores marítimo y portuario

Debilidades del sector marítimo:

1. Reducida dimensión sectorial, comparativamente con el volumen de transporte marítimo español y con otras flotas europeas.
2. Reducida dimensión empresarial, lo que limita su capacidad:

- Financiera.
- De disponer de una flota.
- De generación de economías de escala y sinergias.
- De acometer procesos de integración vertical.

3. Alta edad media de los buques: necesidad de inversiones en el sector.

4. Escaso dinamismo empresarial.

5. Bajo nivel de cooperación y resistencia a la implantación de este tipo de procesos entre empresas.

6. En muchos casos, situación económico-financiera desfavorable para emprender nuevas inversiones.

Fortalezas del sector marítimo:

1. Incremento progresivo de la productividad de las empresas.

en cuanto a unidades de arqueo bruto (175 millones) y en número (19.005) y avituallamiento (2,1 millones de toneladas). Gijón ocupa el primer lugar en graneles sólidos con 17,4 millones; Santa Cruz de Tenerife en número de pasajeros (4.926.602); y Vigo en pesca (75.831 toneladas).

Sigue en beneficios

Los resultados de explotación del conjunto del sistema portuario en el ejercicio 2000 reflejaron unos beneficios de 25.391 millones de pesetas, con un incremento del 9,3% sobre el ejercicio anterior y del 23,4% sobre el presupuesto estimado. Los resultados de las operaciones presentaron un beneficio de 22.018 millones de pesetas.

El importe neto de la cifra de negocios del sistema portuario estatal alcanzó los 105.575



CONCEPTO	MES DE DICIEMBRE		ACUMULADO DESDE ENERO		VARIACIÓN
	1999	2000	1999	2000	
MERCANCIAS SEGUN SU REPRESENTACIÓN	GRANELES LÍQUIDOS	10.089.546	11.625.054	118.468.239	124.838.309
	GRANELES SÓLIDOS	7.964.539	8.175.952	88.859.935	92.273.398
	CONVENCIONAL	3.528.763	3.461.420	38.165.591	41.308.191
	EN CONTENEDORES	5.580.370	5.826.300	63.210.495	67.642.391
	TOTAL	9.109.133	9.287.719	101.376.086	108.950.583
TOTAL		27.163.218	29.088.726	308.704.259	326.062.290
OTRAS MERCANCIAS	PESCA FRESCA	28.514	20.774	398.426	270.186
	AVITUALLAMIENTO	525.457	484.010	5.280.816	5.255.056
	PRODUCTOS PETROLÍFEROS	282.884	319.741	2.991.499	2.806.789
	OTROS	335.929	288.230	3.454.474	3.460.532
	TOTAL	1.172.783	1.112.754	12.125.358	11.791.383
TOTAL TRÁFICO PORTUARIO		28.336.002	30.201.480	320.829.617	337.853.673
					5,31

CONCEPTO	MES DE DICIEMBRE		ACUMULADO DESDE ENERO		VARIACIÓN
	1999	2000	1999	2000	
OTRAS INFORMACIONES	TRÁFICO RO-RO	2.028.572	2.144.766	25.370.752	27.921.420
	Nº DE CONTENEDORES (TEUS)	548.697	611.894	6.449.385	7.017.036
	BUQUES	NUMERO	10.367	9.350	123.648
		UDS. ARQUEO BRUTO (G.T.)	82.225.807	80.629.893	991.056.987
	PASAJEROS		1.180.407	1.184.796	17.761.707
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE PASAJE		197.775	208.369	2.722.905	3.169.190
					16,39



TOTAL TRÁFICO PORTUARIO

Autoridad Portuaria	2000 (miles Tm)	1999 (miles Tm)	Variación (%)
A Coruña	12.614	12.122	4,06
Alicante	3.047	2.998	1,62
Almería-Motril	8.971	8.869	1,15
Avilés	4.138	3.514	17,74
Bahía de Algeciras	47.560	45.379	4,80
Bahía de Cádiz	4.652	4.066	14,42
Baleares	10.666	9.441	12,98
Barcelona	30.004	28.509	5,25
Bilbao	28.638	27.056	5,85
Cartagena	17.359	12.471	39,19
Castellón	9.888	9.080	8,90
Ceuta	2.896	3.056	-5,23
Ferrol-San Ciprián	8.499	8.494	0,05
Gijón	19.767	18.424	7,29
Huelva	17.870	15.693	13,87
Las Palmas	16.102	16.726	-3,73
Málaga	3.765	9.209	-59,11
Marín-Pontevedra	1.684	1.754	-4,01
Melilla	790	777	1,58
Pasajes	4.671	4.553	2,61
Sta. Cruz de Tenerife	16.972	15.923	6,59
Santander	5.349	5.276	1,38
Sevilla	4.487	3.961	13,28
Tarragona	27.545	25.419	8,36
Valencia	25.240	24.085	4,79
Vigo	3.862	3.510	10,04
Vilagarcía	1.002	785	27,67
Totales	338.038	321.148	5,26

millones de pesetas, con un incremento del 5,2% sobre 1999. De esta suma 84.475 millones (el 80% del total) corresponden a ingresos por servicios portuarios. Por concesiones y autorizaciones se ingresaron 21.100 millones de pesetas, lo que supone ya el 20% de la cifra de negocios neta del sistema portuario estatal, frente al 10,8% que suponía en 1994.

Los gastos de explotación también han crecido un 4% respecto al año anterior, especialmente en los capítulos correspondientes a personal y servicios exteriores, que han crecido un 5,1% y 6,9%, respectivamente. No obstante, los gastos de explotación reales se han situado un 2,4% por debajo del gasto presupuestado.

Inversiones

En el periodo 1993-2000 la inversión pública realizada en el

►►► **2. Marco legal competitivo gracias al Registro Especial Canario.**

3. Posición fuerte del sector de línea regular en el tráfico de cabotaje.

4. Buen nivel formativo y tecnológico en las empresas.

5. Avanzados procesos de integración vertical en el sector de línea regular.

Amenazas del sector marítimo:

1. Deterioro del nivel de la flota debido a una elevada edad media.

2. Riesgo de entrada de compañías comunitarias en el segmento del cabotaje.

3. Mayor agresividad y dinamismo institucional y empresarial en otros países.

4. Mayor fortaleza de las empresas de otros países.

Oportunidades del sector marítimo:

1. Los tráficos regulares de cabotaje, que constituyen una buena base para abordar mercados de radio medio.

2. La cooperación entre empresas españolas y de otros países.

3. Los mercados de radio medio de línea regular.

4. Los mercados de radio medio en el segmento de tráficos tramp.

5. El incipiente crecimiento de la flota.

6. El desarrollo del Short Sea Shipping.

Debilidades del sector portuario:

1. Dimensión pequeño-mediana de una ►►►

Radiografía de los sectores marítimo y portuario

►►► parte importante de los puertos españoles.

2. Desigual desarrollo tecnológico y comercial debido al alto nivel de cautividad de un importante número de puertos.

3. Incipiente desarrollo de redes estructuradas en torno a los puertos, con deficiencias en la conectividad ferroviaria.

4. Rigideces en el marco laboral de las Autoridades Portuarias y las Sociedades de Estiba.

5. Dimensión empresarial reducida de la mayoría de las empresas de los sectores estibador y consignatario.

Fortalezas del sector portuario:

1. Marco legal y estratégico avanzado.

2. Importantes inversiones privadas y públicas en el sector, con una buena situación económico-financiera.

3. Importante volumen de tráfico con crecimientos sostenidos.

4. Elevada cuota de mercado en la canalización de los tráficos españoles.

5. Notable desarrollo tecnológico y comercial.

6. Prolongada "paz social" en los puertos e ►►►

sistema portuario estatal fue de 458.666 millones de pesetas corrientes, con un incremento medio anual del 6% en pesetas corrientes. Bilbao, con 57.185 millones, Barcelona con 55.392 millones, y Valencia, con 46.902 millones, fueron los puertos con las inversiones de mayor cuantía en este periodo.

El pasado año se aprobó el Plan de Inversiones 2000-2004, cuyo objetivo es adecuar la oferta portuaria a la demanda previsible. Durante el primer ejercicio la inversión fue de 66.552 millones de pesetas, de las que en Barcelona se aplicaron 10.388 millones, en Bilbao 5.945 y en Valencia 5.181 millones.

Plan de Promoción

El Instituto Español de Comercio Exterior (ICE), el Ente Público Puertos del Estado y la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), con la colaboración de la Dirección General de Marina Mercante, han puesto en marcha un Plan de Pro-

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Agregado Autoridades Portuarias y Puertos del Estado (millones de pesetas)

Concepto	Real 31-12-00	Real 31-12-99	Variación 2000/1999	Presupuesto 2000 (*)	% Ejecución Presup. 00
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	107.438,5	102.143,1	+5,2%	104.630,0	+102,7%
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	105.574,6	100.324,2	+5,2%	103.268,0	+102,2%
a) Ingresos por servicios portuarios	84.474,9	81.870,5	+3,2%	82.754,0	+102,1%
T-0 Señalización marítima	486,3	422,7	+15,1%	444,0	+109,5%
T-1 Buques	20.342,4	19.566,5	+4,0%	20.146,0	+101,0%
T-2 Pasaje	5.642,1	5.265,0	+7,2%	5.453,0	+103,5%
T-3 Mercancías	45.765,5	43.349,9	+5,6%	44.673,0	+102,4%
T-4 Pesca fresca	1.526,9	1.720,1	-11,2%	1.602,0	+95,3%
T-5 Embarcaciones deportivas y de recreo	708,8	683,6	+3,7%	680,0	+104,2%
T-6 Grúas de pórtico	2.716,4	3.370,9	-19,4%	2.723,0	+99,8%
T-7 Almacenaje	1.658,0	1.607,5	+3,1%	1.508,0	+109,9%
T-8 Suministros	2.485,5	2.540,7	-2,2%	2.375,0	+104,7%
T-9 Servicios diversos	3.143,1	3.343,4	-6,0%	3.150,0	+99,8%
b) Cáñones por concesiones y autorizaciones	21.099,7	18.453,8	+14,3%	20.514,0	+102,9%
OTROS INGRESOS EXPLOTACIÓN					
Y TRABAJOS PARA INMOVILIZADO	1.863,9	1.818,9	+2,5%	1.362,0	+136,8%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	82.047,7	78.916,2	+4,0%	84.057,0	+97,6%
GASTOS DE PERSONAL	29.457,5	28.026,3	+5,1%	29.960,0	+98,3%
a) Sueldos y salarios	20.626,7	19.708,5	+4,7%	20.870,0	+98,8%
b) Indemnizaciones	676,0	715,1	-5,5%	734,0	+92,1%
c) Seguridad Social a cargo de la empresa	6.442,7	6.238,8	+3,3%	6.555,0	+98,3%
d) Otros gastos de personal	1.712,1	1.363,8	+25,5%	1.801,0	+95,1%
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES	30.431,4	29.858,4	+1,9%	31.580,0	+96,4%
VARIACIÓN DE LA PROVISIÓN PARA INSOLVENTIAS	881,7	873,6	+0,9%	511,0	+172,5%
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	21.277,2	20.157,8	+5,6%	22.006,0	+96,7%
a) Servicios exteriores	18.710,3	17.507,1	+6,9%	19.163,0	+97,6%
Reparaciones y conservación	5.134,6	4.729,5	+8,6%	5.281,0	+97,2%
Servicios de profesionales independientes	2.904,6	2.763,5	+5,1%	3.593,0	+80,8%
Suministros y consumos	3.072,6	3.205,6	-4,1%	3.126,0	+98,3%
Otros servicios exteriores	7.598,4	6.808,6	+11,6%	7.163,0	+106,1%
b) Tributos	877,2	882,3	-0,6%	851,0	+103,1%
c) Otros gastos de gestión corriente	1.689,7	1.768,4	-4,5%	1.992,0	+84,8%
I. RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	25.390,8	23.226,9	+9,3%	20.573,0	+123,4%
INGRESOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS	2.412,6	1.523,2	+58,4%	1.471,0	+164,0%
GASTOS FINANCIEROS Y ASIMILADOS	1.579,9	1.210,4	+30,5%	1.544,0	+102,3%
II. RESULTADOS FINANCIEROS	832,7	312,8	+166,2%	-73,0	+1.240,6%
III. RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	26.223,4	23.539,7	+11,4%	20.500,0	+127,9%
VARIACIÓN PROVISIONES INMOVILIZADO	-365,3	-1.341,5	+72,8%	-223,0	+163,8%
RESULTADOS PROCEDENTES DEL INMOVILIZADO	-173,3	519,3	-133,4%	2.482,0	-107,0%
SUBVENCIONES DE CAPITAL TRASPASADAS AL RESULTADO	1.677,5	1.396,5	+20,1%	1.765,0	+95,0%
OTROS INGRESOS (+) Y GASTOS (-)	-4.345,3	-4.073,6	-6,7%	-951,0	+456,9%
EXTRAORDINARIOS	-999,3	-1.181,1	+15,4%	-262,0	+381,4%
IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	-4.205,8	-4.680,4	+10,1%	2.811,0	-249,6%
V. RESULTADOS DE LAS OPERACIONES	22.017,6	18.859,3	+16,7%	23.311,0	+94,5%

(*) Presupuesto actualizado año 2000.



TRÁFICO PORTUARIO 1993-2000

Autoridad Portuaria	Millones de toneladas								Variación 2000-1993(%)
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
B. Algeciras	30,00	34,77	36,99	36,84	40,05	45,22	45,38	47,56	58,53
Barcelona	18,12	20,86	23,29	24,15	25,49	25,34	28,51	30,00	65,56
Bilbao	30,00	29,48	27,76	22,65	23,08	27,24	27,06	28,64	-4,53
Tarragona	23,81	23,76	28,70	31,07	31,13	25,83	25,42	27,54	15,67
Valencia	10,52	13,10	16,35	16,12	18,25	20,50	24,09	25,24	139,92
Gijón	12,68	12,61	14,01	13,69	13,46	15,25	18,42	19,77	55,91
Huelva	11,14	12,69	16,36	15,15	14,69	14,54	15,69	17,87	60,41
Cartagena	10,41	9,03	10,92	10,03	9,84	11,70	12,47	17,36	66,76
Sta. Cruz de Tenerife ..	12,27	13,41	13,95	14,00	14,96	15,52	15,92	16,97	38,30
Las Palmas	9,39	10,30	10,81	11,16	12,47	14,58	16,73	16,10	71,46
A. Coruña	11,76	11,75	12,21	11,33	11,43	11,83	12,12	12,61	7,23
Resto	64,57	70,36	79,35	76,22	76,68	76,33	79,29	78,38	21,39
Totales	244,67	262,12	290,70	282,41	291,53	303,88	321,10	338,04	38,16

moción para el sector marítimo-portuario cuyos objetivos inmediatos son los de aumentar la presencia del sector en el escenario internacional, mediante el desarrollo de sus potencialidades y la mejora de la competitividad de los sectores exportadores nacionales.

Para alcanzar estos objetivos el Plan establece actuaciones de distintos tipos: aumento de la información y de la formación entre los distintos subsectores; promoción y difusión de la oferta marítimo-portuaria española con participación del sector; apoyo a la implantación de nuevos servicios de transporte, in-

cluidos los intermodales internacionales; apoyo a proyectos de implantación exterior de náviperas españolas y operadores portuarios; apoyo a proyectos de cooperación entre empresas y fomento de proyectos de cooperación intersectorial. ■

Mery Varona

►►► incrementos de competitividad en los servicios portuarios.

7. Importante dimensión de algunos grupos empresariales con avanzados procesos de integración horizontal y vertical.

Amenazas del sector portuario:

1. Mejora progresiva de los sistemas portuarios de los países de nuestro entorno.

2. Agresividad inversora y comercial de los principales operadores portuarios a nivel mundial.

3. Fuerte competencia, derivada de la sobrecapacidad, entre puertos del Mediterráneo Occidental.

4. Superioridad de los puertos del Norte de Europa en cuanto a concentración de tráficos y desarrollo logístico.

Oportunidades del sector portuario:

1. Posicionamiento de algunos puertos españoles como nodos sur de Europa.

2. Dimensión y crecimiento de algunos operadores portuarios, lo que permite su internacionalización.

3. Buen posicionamiento geográfico y competitivo de algunos puertos españoles cara al desarrollo de tráficos con el Norte de África.

4. Desarrollo de una estructura logística basada en los puertos y en una buena red ferroviaria.

5. Oportunidades de "exportación" de conocimientos y experiencias de los puertos españoles.

6. Desarrollo del Short Sea Shipping.

Promover la cultura de la seguridad para reducir los accidentes y las víctimas

EXPERTOS EUROPEOS ANALIZAN LA SEGURIDAD Y EL SALVAMENTO MARÍTIMO

Representantes de distintas administraciones, sindicatos y técnicos de los servicios de rescate de los países europeos con más tradición y eficacia en las tareas de búsqueda y salvamento en el mar, se reunieron en Vigo el pasado mes de mayo para intercambiar información y evaluar la situación de la seguridad en la actividad pesquera en el contexto europeo.

En el seminario también se analizó la operatividad de los servicios de rescate en el mar de los países participantes y la gestión de los procedimientos de seguridad para combatir las emergencias.

El Instituto Marítimo-Pesquero del Atlántico, en la localidad de Vigo, fue sede del Seminario Internacional sobre la Gestión de la Seguridad en la Actividad Pesquera enmarcado en el Plan de Acción que pretende favorecer la cultura de la seguridad en el sector pesquero. Entre las actuaciones de este plan de acción

se incluyen, además de este foro de debate, la Mesa Interinstitucional por la Seguridad Marítima y el Plan de Riesgos Laborales en la Pesca.

La primera jornada del foro internacional se centró sobre la gestión de la seguridad en la actividad pesquera, y presentaron sus ponencias los representantes de organismos internacionales

como el Instituto Marítimo de Prevención de Francia, el Banff and Buchan College de Escocia, el Nordvestjysk Uddannelses-centre de Dinamarca, la Asociación de Búsqueda y Salvamento de Islandia, el Maritime Accident Investigation Branch de Inglaterra, el Sea Fish Industry Authority de Escocia y la Royal National Lifeboat Institution de Inglaterra.



Los profesionales del sector tienen que implicarse en el desarrollo de la cultura de la seguridad, ya que tienen la última palabra sobre la utilización de las medidas preventivas y de seguridad en casos de emergencia (Andrés Hermida).

La búsqueda y el salvamento fue el tema abordado durante la segunda jornada. Ésta contó con la participación de los servicios más emblemáticos de Europa, como el Coast Guard de Irlanda, el Maritime and Coast Guard Agency de Inglaterra. Nuestro país estuvo representado por los técnicos del Servicio de Salvamento Marítimo (Sasemar) y el Servicio de Busca y Salvamento de la Xunta de Galicia.

El director del Instituto Marino de Prevención, Yvon Le Roy, antes de presentar el acercamiento global y el concepto de seguridad integrada desarrollado por la institución que dirige, manifestó la dificultad que encuentran los expertos para comparar la información que presenta cada país, ya que cada uno de los miembros de la Unión Europea (UE) define de forma distinta los accidentes no fatales. Por lo tanto, a la hora de evaluar y comparar los datos la dificultad es enorme. Otro inconveniente, según el representante francés, es el elevado número de organismos e instituciones implicados con los accidentes fatales y

el celo con que guardan la información.

El entorno del accidente

El acercamiento global y el concepto de seguridad integrada aplicada a la pesca por el organismo francés se fundamenta en tres puntos. El primero se centra en la integración de la seguridad en las condiciones laborales en la misma concepción de la embarcación de pesca para prevenir los accidentes y mejorar las condiciones a bordo. El segundo aplica la integración de la seguridad mediante el análisis del sistema de trabajo. Y tercero, la integración de la seguridad y el análisis del sistema de trabajo únicamente mejorarán la seguridad a bordo si van acompañados de una política formativa y de concienciación de los trabajadores realizada a través de una preparación inicial y cursos de formación continua.

La embarcación pesquera debe ser entendida como un sistema. Según Yvon Le Roy, "un sistema compuesto de un núme-



ro de elementos: equipamiento, nave, tripulación, etc., que interactúan de una forma organizada con el fin de lograr la mayor cantidad y mejor calidad de pescado.” Además, el barco es un sistema que también está expuesto a condiciones externas tales como: climatológicas, normas políticas y económicas, restricciones ecológicas y normas de seguridad. Y, finalmente, el barco es también un sistema vivo en el que elementos como la personalidad del capitán y la tripulación o las estrategias de pesca deben tomarse en cuenta.

Los accidentes son, para el experto francés, el resultado de la combinación del mal funcionamiento de alguno de los elementos del sistema de trabajo: equipamiento, labor, tripulación, organización, ambiente (físico, social, económico, etc.). El análisis de la seguridad deben centrarse en el antes y el después del accidente. Las circunstancias del accidente a menudo son tan importantes en la consecución de soluciones como el accidente en sí mismo.

Evaluación de riesgos

Bente Christiansen, la representante danesa, resaltó también la importancia que tiene conocer las causas para prevenir los accidentes y las lesiones laborales. A tal fin, la Autoridad Marítima de Dinamarca estableció en 1992 el Servicio Ocupacional de Salud para los pescadores daneses con el objetivo de recoger información que explique el accidente, las causas y razones por las que ocurrió para prevenir que ocurran en el futuro accidentes similares, mejorando las condiciones de las tripulaciones a bordo.

Este organismo dispone de oficiales en los puertos más importantes del país que mantienen contacto permanente con los pescadores e informan sobre las bajas laborales. Además ha elaborado una evaluación de riesgos para cada tipo de flota.



El personal del Servicio Ocupacional de Salud entrega esta evaluación a la tripulación antes de cada marea y después de explicar a los marineros la importancia de la información de la evaluación para ellos mismos. El cuestionario es fácil de entender y contestar.

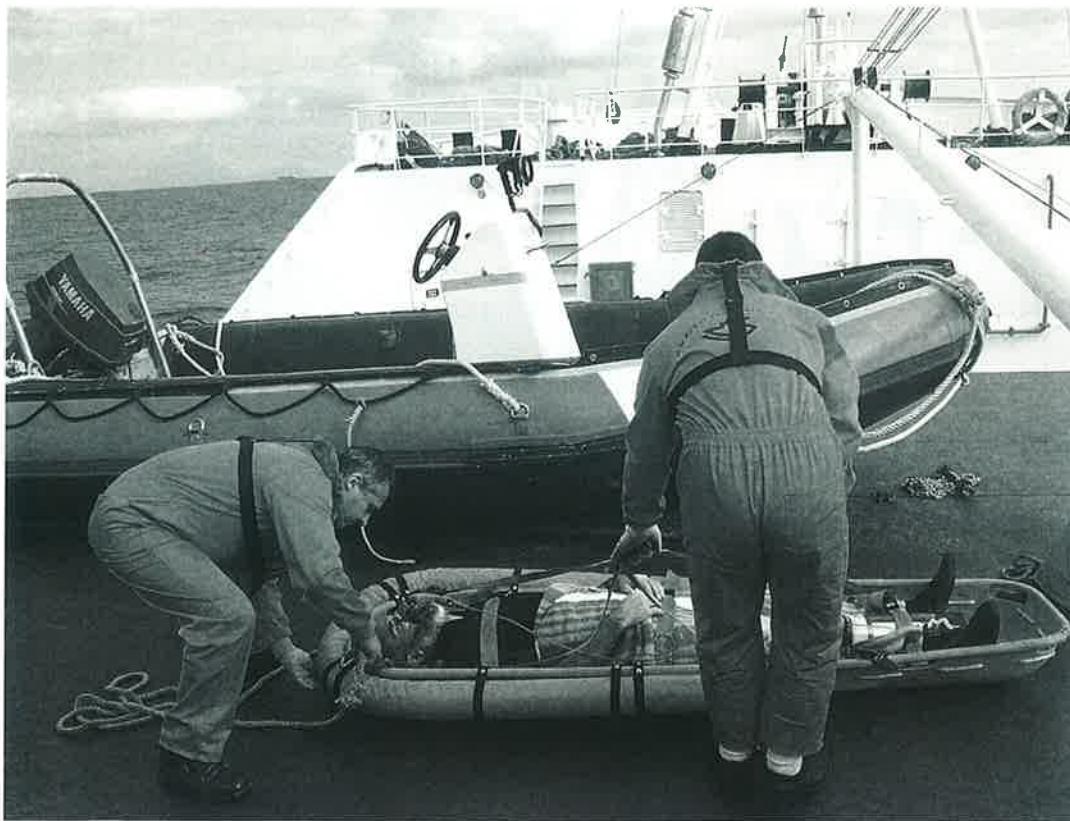
Entre otras actividades, el servicio ha participado en el diseño de un chaleco salvavidas que permite realizar las tareas de la pesca con comodidad. Este modelo de chaleco puede convertirse en una pieza importante en la lucha por la seguridad en la pesca, ya que uno de los motivos por los que los marineros no lo utilizan es debido a su incomodidad para realizar sus tareas.

La flota danesa, compuesta por 6.500 pescadores, que faenan mayoritariamente en barcos de menos de 20 TRB (86%), ha experimentado una tendencia a la baja en el número de accidentes durante los últimos diez años. Sin embargo, según Christiansen, es difícil apuntar las causas concretas de esta tendencia.

En lo concerniente a las causas de los accidentes, las estadísticas son más clarificadoras y apuntan a las condiciones meteorológicas y a los defectos técnicos como las razones que han propiciado el mayor número de accidentes.

Cultura de la seguridad

En su intervención el director general de Estructuras Pesqueras y Mercados de la Xunta de Galicia, Andrés Hermida, manifestó que desde la dirección que dirige la filosofía imperante es el consenso y la colaboración entre todos los agentes del sector para reducir la siniestralidad del sector pesquero gallego, que en la década de los noventa ha sufrido una alta tasa de accidentes. Según Hermida, “los profesionales del sector tienen que implicarse en el desarrollo de la cultura de la seguridad, ya que tienen



la última palabra sobre la utilización de las medidas preventivas y de seguridad en casos de emergencia".

A fin de aumentar la seguridad marítima y reducir los accidentes se han puesto en marcha el Plan Intensivo de Prevención de Riesgos Laborales, la Mesa Interinstitucional y el Seminario sobre la Gestión de la Seguridad en la Actividad Pesquera.

Expuso las iniciativas realizadas con el objetivo de prevenir la siniestralidad en el sector pesquero gallego, tales como la creación del Servicio de Busca y Salvamento Marítimo, la formación náutico-pesquera, campañas de mentalización, la contratación de la póliza colectiva de accidentes, ayudas específicas destinadas a mejorar la seguridad y las dedicadas a la renovación y modernización de las embarcaciones.

La formación, según Hermida, juega un papel determinante en la prevención de la siniestralidad, ya que de acuerdo con la información obtenida por los

El barco pesquero debe ser entendido como un sistema compuesto de un número de elementos: equipamiento, nave, tripulación, etc., que interactúan de forma organizada con el fin de lograr la mayor cantidad y mejor calidad de pescado (Yvon Le Roy).

técnicos en seguridad y salvamento, cerca del 59 por ciento de las muertes se producen en el desempeño de las tareas propias de los marineros. Y poco más del 40 por ciento de las muertes se producen realmente en accidentes marítimos (ver Cuadro I).

Estos datos socavaban la idea general que apunta a los naufragios como responsables del mayor número de muertes en el mar. Por tanto, según datos elaborados por la correduría de seguros Artai, de las 342 muertes ocurridas entre 1991 y el 2000 el 23,4 por ciento se produjeron por caída al mar, es decir, un total de 80. Las muertes ocurridas por infarto ascienden a 54, lo que representa un 15,8 por cien-

to del total. Los accidentes marítimos registraron 139 muertes, superando el 40,6 por ciento. Los accidentes de trabajo, por su parte, resultaron en 51 muertes, que representan el 14,9 por ciento. Y, finalmente, se produjeron 18 accidentes mortales entre mariscadores y percebeiros lo que supone el 5,2 por ciento.

Hermida terminó su intervención insistiendo en que en la prevención y el desarrollo de una cultura de la seguridad donde radican las claves para reducir el número de vidas humanas que se pierden cada año.

El representante de la Asociación Islandesa de Búsqueda y Salvamento (ICE-SAR), Ingi-

mundur Valgeirsson, incidió en que la mayoría de los accidentes ocurridos a bordo de los barcos de pesca se deben a errores humanos tales como desorganización, carencia de formación o precaución al desarrollar las labores.

Representante de seguridad a bordo

Para mejorar la seguridad de las tripulaciones de embarcaciones pesqueras, el Gobierno islandés puso en marcha en 1997 el Sistema de Gerencia de Seguridad, que fue el resultado del análisis de situaciones de emergencia a bordo de barcos pesqueros.

El propósito de este sistema se centró en la planificación de los procedimientos de trabajo y de todo lo relacionado con la seguridad a bordo. Cuatro barcos, entre los que figuraban un arrastrero, un palangrero, una embarcación que utiliza redes de enmallé y un cerquero de jareta, fueron los elegidos para tomar parte en el proyecto.

Expertos a bordo analizaron las situaciones de emergencia en cada una de las actividades pesqueras que se desarrollan a bordo de este tipo de barcos durante una marea normal. La comparación de los datos recogidos mostró situaciones de riesgo comunes en todos los barcos y algunas específicas de los distintos sistemas de captura utilizados. El trabajo de los expertos y las tripulaciones de los barcos elegidos dio como resultado la elaboración del Sistema de Gerencia de Seguridad.

Uno de los puntos fuertes del sistema es la responsabilidad compartida en la supervisión de los elementos que interactúan en la pesca. Parte de la tripulación es elegida como representante de la seguridad. Esta persona o personas mantienen reuniones periódicas con el capitán del barco para analizar elementos tales como el equipamiento, la

nave, la tripulación, etc. De estas reuniones se extraen conclusiones sobre las necesidades de los distintos elementos del sistema y se realiza una lista con las necesidades que se entrega al armador para que subsane los defectos y, de este modo, evitar situaciones de riesgo en la próxima singladura.

Otra conclusión alcanzada durante el proceso es que cualquier sistema que se adopte debe ser inicialmente simple y de fácil aplicación, y con la práctica la lista de puntos a inspeccionar irá en aumento.

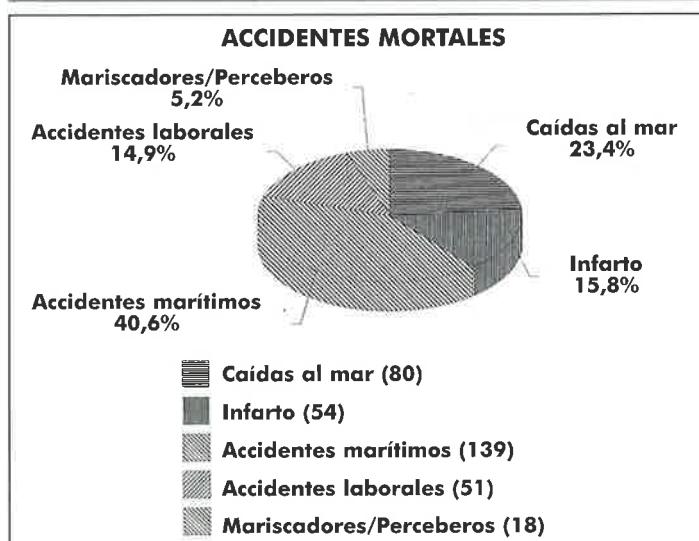
Según la representante de Islandia, se espera que el sistema de gerencia de la seguridad sea adoptado poco a poco por los armadores y capitanes de los barcos pesqueros y con el tiempo las autoridades pasarán estas recomendaciones a ley.

El representante británico del Servicio de Investigación de Accidentes Marítimos (MAIB), Clifford Brand, afirmó en su intervención que el sector pesquero en su país se sitúa a la cabeza de la lista de industrias con peores registros de seguridad. Aunque en los últimos años el número de marineros muertos se ha reducido en Inglaterra, según los datos que aportó, todavía se produce el hundimiento de un barco pesquero cada dos semanas.

En 1989 fue creado el servicio de investigación para determinar las causas de los accidentes con una intención preventiva y orientativa para los 7.307 barcos de pesca registrados en junio de 2000 en Inglaterra. El servicio recibe anualmente información sobre 500 accidentes ocurridos en barcos de pesca. La labor de los inspectores que investigan alguno de estos accidentes se centra principalmente en contestar a cuatro preguntas: qué ocurrió, cómo ocurrió, por qué ocurrió y qué se puede hacer para evitarlo. Tras el análisis, este organismo emite unas recomendaciones.



Cuadro I



Equipos de salvamento en mal estado

Clifford Brand señaló en su intervención que las causas de los accidentes en el sector pesquero son muy similares en los países europeos. Enumeró algunas de las causas principales, entre las que destacó los hundimientos de barcos debidos al desconocimiento de algunos capitanes de los fundamentos de la estabilidad de los barcos de pesca y a los errores de navegación motivados por la fatiga o por fiarse demasiado de los elementos de ayuda a la navegación. Así mismo, mencionó también que las colisiones entre barcos se producen algunas veces a causa de la desaparición "momentánea" del puente de mando del capitán al haber ido a la cocina a por una taza de té (quizá en barcos capitaneados por personas de otra nacionalidad sea una taza de café).

Cuadro II

Año	N.º barcos	Muertes	Heridos	Barcos perdidos
1990		30	128	17
1991		32	165	41
1992		16	133	32
1993	11.108	18	115	38
1994		26	155	43
1995		19	108	33
1996		20	97	26
1997		29	138	23
1998		26	112	21
1999	7.555	8	89	33
2000	a 12 sep.	17	65	16

mantenimiento técnico adecuado y no pueden avisar de la inundación del barco o son inutilizables cuando la tripulación recurre al equipamiento de salvamento en una situación de emergencia.

Para Brand existen tres vías para reducir el número de accidentes: leyes más efectivas, mejorar el diseño de los barcos pesqueros y su equipamiento y, finalmente, persuadir a los marineros para que cambien sus hábitos hacia una cultura de la seguridad (Cuadro II).

Conclusiones

La coincidencia de los ponentes que intervinieron en el seminario en lo relativo a apuntar la dificultad que entraña la actividad pesquera, que se demuestra en el elevado número de accidentes –en demasiados casos con consecuencias fatales–, no ha resultado en la adopción de los mismos métodos para atajar los problemas. De esta forma, mientras unos países han optado por el contacto directo en los puertos de oficiales con los marineros y por el sistema de evaluación de los riesgos por tipos de flota, otros han preferido que sean los expertos embarcados los que analizan las situaciones de riesgo de las distintas flotas durante la pesca. En otros casos se fomenta la formación e inculcar, a través de ésta, una cultura de la seguridad. Y también se pidió durante el seminario la aplicación de unas leyes más efectivas y un mejor y más práctico diseño de los barcos pesqueros. Todas estas medidas expuestas por los expertos de los distintos países tuvieron como común denominador implantar una cultura de la seguridad a fin de reducir los accidentes y la muerte de los marineros.

Jesús M. Salamanca

Salvar vidas arriesgando la propia

Los expertos de los servicios de búsqueda y salvamento de Reino Unido, Irlanda y España tuvieron la oportunidad de exponer el trabajo desarrollado por sus organismos durante la tercera sesión del seminario, que precedió al homenaje a los servicios de salvamento británico e irlandés por las labores realizadas en sus aguas para salvar la vida de numerosos tripulantes gallegos.

El jefe de Operaciones de Guardacostas de Irlanda, Geoff Livingstone, tras informar sobre la organización y la forma de proceder del Servicio de Salvamento Marítimo, señaló alguna de las causas que dificultan las operaciones o ponen en riesgo la vida de las unidades de salvamento. La primera causa es que los barcos pesqueros no sintonizan el canal de emergencia y, a menudo, cuando emiten una señal de socorro no establecen un contacto con el Servicio de Salvamento, que inmediatamente tiene que enviar un helicóptero. Éste cuando llega al lugar encuentra que el barco ha sido ayudado por barcos cercanos. Si hubiera establecido diálogo, el helicóptero podría haber atendido a otra emergencia o se podría haber ahorrado

el gasto de desplazamiento. Otra causa apuntada por Livingstone fue la no utilización de los chalecos salvavidas por los tripulantes del barco, especialmente cuando se maniobra con helicópteros.

El jefe de operaciones pasó lista a los medios con que cuenta su servicio, entre los que destacó las dos unidades de helicópteros con base en el aeropuerto de Shannon y en el de Dublín y los ubicados en Waterford y Donegal. Además resaltó los tres centros de comunicaciones con los que cuenta su servicio.

En lo que concierne a nuestro país, Galicia es la región que por su situación geográfica en la zona noroccidental de la península Ibérica tiene los mayores y más intensos tráficos marítimos del mundo y, además, cuenta con la mayor flota pesquera de las regiones de Europa que desarrollan su actividad en una zona con una meteorología poco propicia para el sector marítimo pesquero. Estas circunstancias han producido a lo largo de los siglos innumerables accidentes marítimos, tanto de barcos pesqueros como mercantes, destacando los primeros por el coste en vidas humanas y los segundos por la alarma social y daños al medio ambiente que causan.

Aunque la Administración General del Estado es la responsable de la seguridad marítima en las costas españolas, la Comunidad Autónoma gallega tiene establecido en su Estatuto de Autonomía que le corresponde la ejecución de la legislación del Estado en Salvamento Marítimo. Para ello se creó en 1990 el Servicio de Busca y Salvamento con la misión principal de mejorar la calidad de vida de los marineros gallegos. Desde su creación el servicio ha salvado o ayudado a más de 4.200 personas en las más de 7.000 misiones realizadas. Para realizar sus servicios cuenta con el arrastrero tipo bou "Serra de Santiago" y con dos helicópteros Dauphin N 2, que colocan a este servicio a la cabeza del salvamento marítimo en España.

J. M. S.





Coordina:
Jesús M.
Salamanca

La Junta de Andalucía aprobó el pasado 22 de mayo el Plan de Futuro de la Pesca presentado por el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Paulino Plata. El Plan está dirigido a la flota afectada por la falta de acuerdo con el Reino de Marruecos para faenar en sus caladeros y supondrá la inversión de más de 50.000 millones de pesetas durante el periodo 2001-2006. El desarrollo del plan andaluz se centrará en tres líneas de actuación: actividad pesquera, reordenación de la flota y programas de diversificación costera.

El plan de pesca aprobado por el Pleno del Parlamento de Andalucía supondrá una inversión de 50.250 millones que deberán ser financiada en un 75 por ciento por la Unión Europea (UE) y el 25 por ciento restante será aportado a partes iguales por el Gobierno central y la Junta de Andalucía.

Según Plata, para garantizar la actividad pesquera de la flota artesanal se “analizarán todas las fórmulas técnicas y jurídicas para explotar las posibilidades de alcanzar acuerdos comerciales privados con el Reino marroquí y otros países vecinos”.

La situación afecta a más de 200 barcos, que cuentan con 2.431 tripulantes y generan en torno a 14.000 empleos indirectos. Según las estimaciones del responsable de Pesca, la falta de

ANDALUCÍA

La Junta aprueba un plan de pesca de 50.000 millones

acuerdo ha producido una situación en la que se han dejado de facturar más de 12.500 millones en el sector no extractivo.

Reordenación de la flota

Las iniciativas que se llevarán a cabo para la reubicación de la flota se centran por un lado en el reajuste de buques en el caladero nacional y en faenar, y, por otro, en la promoción de empresas mixtas o asociaciones temporales. Para llevar a buen puerto la creación de empresas mixtas sería necesaria la modificación del reglamento del Instrumento de Fomento y Orienta-

ción Pesquera (IFOP). En la actualidad este reglamento prohíbe constituir empresas mixtas. Las citadas empresas permitirían modernizar la flota artesanal y volver a faenar en Marruecos.

En lo que respecta al capítulo de diversificación económica de la franja costera, el plan pretende atender las necesidades de las comarcas afectadas por la reestructuración de la flota a través de la dinamización de los agentes económicos y sociales y la activación del empleo. Entre las iniciativas presentadas resalta la creación de un gran centro de recepción de pescado ubicado en Algeciras. ■





El Gobierno Vasco destina 300 millones a incrementar la seguridad de los pescadores

La Consejería de Pesca y Agricultura del Gobierno Vasco invertirá 300 millones de pesetas en la compra de trajes de faena, que incorporan chaleco salvavidas, transmisores personales y trajes hipotérmicos para mejorar las condiciones laborales de los arrantzales en los barcos de pesca.

El consejero de Agricultura y Pesca, Iñaki Gerena-Barrena, el presidente de la Cofradía de Pescadores de Vizcaya, Iñaki Zabaleta, y el director del Instituto AZTI, Xavier Goiriolzarri, presentaron el pasado mes de mayo el equipamiento de trabajo que la Consejería repartirá entre los marineros guipuzcoanos y vizcaínos.

Esta iniciativa de la consejería parte del convenio realizado entre el Instituto AZTI y la empresa Import Arrasate, que ofrece en sus prendas uno de los sistemas actuales para mantener el cuerpo seco permitiendo la transpiración corporal a la vez que mantiene el calor.

Esta ropa de trabajo facilitará el acceso de las tripulaciones a una vestimenta que aparte de ofrecer las prestaciones de la ropa tradicional de agua, incorpora otros elementos de seguridad y confort.

Los trajes de faena están compuestos por tres prendas diferentes, según informó el representante de la empresa. La primera, compuesta de camiseta, pantalón y calcetines, mantiene seco al marinero; la segunda cuenta con una membrana que corta el viento y mantiene aislado al trabajador de las inclemencias del viento; y, finalmente, la tercera, realizada teniendo en cuenta las recomendaciones de los arrantzales, es un peto que incorpora un chaleco salvavidas. El chaleco se infla al contacto con el agua; por tanto, si el marinero caye-se al mar por un golpe u otro motivo, este elemento de

seguridad se activaría, realizando su función de mantenerlo a flote.

Seguridad y confort

Estos trajes, como resaltó el director del Instituto AZTI, "son de trabajo para las propias faenas de la pesca y no de supervivencia". El objetivo final de esta compra se centra en incrementar la seguridad de las tripulaciones con trajes cuyo diseño aporta confort

en el desempeño de las tareas pesqueras.

De los 500 trajes de faena que se han adquirido a la empresa guipuzcoana Import Arrasate, 300 se repartirán para los marineros guipuzcoanos y 200 para los vizcaínos.

Iñaki Zabaleta, presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, apoyó la iniciativa y afirmó que "los trajes de faena mejorarán las condiciones laborales de los marineros".

Asimismo, fue presentado un reloj-transmisor personal que manda señales de emergencia al centro de salvamento y al barco en caso de caída al mar del marinero. El centro y el barco tendrán que disponer de un receptor de información y la señal puede ser captada por un helicóptero a 10 millas de distancia del marinero o a 2 millas del barco. Este artilugio es un complemento a la radiobaliza que todo barco de más de 20 TRB debe llevar a bordo. ■





La feria del mar de Burela apuesta por la internacionalización y la especialización

Expomar se ha consolidado en su octava edición como la segunda feria pesquera de nuestro país. La presencia de 93 expositores, con 350 marcas presentadas y la visita de más de 2.000 profesionales, entre compradores y clientes potenciales, que han generado unas transacciones que superan los 2.000 millones de pesetas, cumplió sobradamente los objetivos que se había marcado los organizadores de potenciar las relaciones económicas y el carácter internacional del certamen.

La octava edición de la feria náutica Expomar celebrada en la localidad lucense de Burela contó con la participación de 93 expositores, que mostraron productos de 350 firmas comerciales, provenientes de países como Dinamarca, Islandia, Estados Unidos, Portu-

gal, etc., y fue visitada por profesionales de otros tantos países de nuestro entorno.

El certamen, aparte de mostrar las últimas innovaciones tecnológicas para la náutica y la pesca, también sirvió a los armadores para realizar el segundo encuentro de asociaciones de armadores, que concluyó con la propuesta de un pacto de Estado para evitar las afrontas de la Unión Europea (UE) a la flota española. A la reunión asistieron dos organizaciones nacionales y diez gallegas que pretenden implicar a todos los agentes políticos, sociales y económicos de nuestro país. Aparte de los acuerdos a los que llegaron, también se intentó establecer un grupo de presión en las instancias regionales, nacionales y comunitarias de la pesca gallega.

Además de las características eminentemente profesionales que tiene la feria, la Fundación Expomar también programó actividades que permitieron a profesionales y al público en general descubrir y disfrutar del mundo marino. Para ello se instaló una exposición paralela y gratuita sobre el mundo marino con fondos cedidos por la Coordinadora para el Estudio y Protección de las Especies Marinas y por la Sociedad Galega de Historia Natural. Hubo también visitas guiadas al barco-museo "Vigen del Carmen" para mostrar la historia de la pesca.

Las cifras

El presupuesto del presente certamen ascendió a cerca de 40 millones de pesetas y la organización cifró el volumen de negocio propiciado por la feria en unos 2.000 millones. La asistencia de profesionales que asistieron a Expomar fue, según los datos de la organización, de 2.500 y más de 1.000 personas ajenas al sector visitaron los más de 4.000 metros cuadrados de exposición. La Xunta de Galicia es, a través de las Consellerías de Pesca, Industria y Familia, el principal patrocinador del certamen, con una aportación total de 15 millones de pesetas. Otras instituciones como el Instituto Galego de Promoción Empresarial (IGAPE) o la Fundación Caixa Galicia también han apoyado económicamente el evento. Las aportaciones institucionales han supuesto entorno al 42 por ciento del presupuesto total de la feria. El resto del dinero para la organización de Expomar procedió del alquiler de los 93 expositores que se instalaron en el recinto ferial. ■



El conflicto por el uso del "tren de bolos", a la espera de los informes científicos

La polémica sobre las artes pesqueras que ha enfrentado a los arrastreros gallegos de los puertos de Cillero y Burela con la flota de bajura del caladero del Cantábrico-Noroeste se ha avivado tras la aprobación en el Congreso de la limitación de forma precautoria de la utilización de la modalidad de arrastre con tren de bolos. El ministro de Pesca, Miguel Arias Cañete, reclamó al Principado y al sector un esfuerzo de solidaridad para reordenar las aguas antes de prohibir esta modalidad.

El Congreso aprobó el pasado 22 de mayo la limitación de forma precautoria la utilización de los sistemas de arrastre en el caladero del Cantábrico-Noroeste. El Grupo Popular en la Cámara Baja subrayó su intención de proseguir los esfuerzos para recuperar los recursos pesqueros del caladero, incrementar los medios humanos y materiales destinados al control de la actividad pesquera y demandar a las instituciones científicas informes sobre el efecto que causa el sistema de arrastre utilizado por los barcos gallegos de Burela y Cillero denominado "tren de bolos" en el fondo marino.

La propuesta presentada en el Congreso por los representantes del Grupo Socialista y de Izquierda Unida, que pedía la elaboración de un plan de recuperación integral de la zona y la prohibición del arte de "tren de bolos" en las aguas de la franja costera en la que faena tradicionalmente la flota artesal, fue desestimada al no contar con el voto de los populares.

El conflicto sobre los métodos de pesca, el pasado mes de febrero, tras año y medio de enfrentamiento entre las flotas, inició un proceso de negociación auspiciado por la Secretaría General de Pesca Marítima

con los representantes del sector pesquero y con las Comunidades Autonómicas del Cantábrico-Noroeste. La suspensión de forma cautelar de la utilización del "tren de bolos" hasta el mes de julio y, una posible prórroga si en dicho mes no se dispone de los informes científicos no han servido para calmar los ánimos de las partes enfrentadas.

Para los armadores de los arrastreros gallegos que utilizan este sistema de pesca la postura

del Ejecutivo no cambia la sensación que tienen de haber perdido. Según afirmó la gerente de la Organización de Productores de Lugo, Mercedes Rodríguez, la presión de los pescadores de la flota de bajura pesará más que los datos científicos y el "tren de bolos" será prohibido de forma definitiva.

Por otra parte, la decisión tomada en el Congreso sobre este método de pesca ha encrespado los ánimos en la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores asturianos. Su presidente, Fernando Braña, afirmó sentirse engañado, ya que el pasado mes de febrero detuvieron la huelga del sector con el compromiso de la prohibición de esa modalidad de arrastre. En similares términos se manifestó el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Jesús Muñiz

Guardado. Por su parte, el consejero de Medio Rural y Pesca, Santiago Menéndez de Luarca, apuntó que España tiene una denuncia en la Unión Europea por permitir la utilización del "tren de bolos" en los caladeros asturianos.

Próxima supresión

Al cierre de esta edición el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, informó durante una reunión mantenida con representantes gallegos y asturianos del sector de la bajura que la regulación de la pesca de arrastre en el caladero Cantábrico-Noroeste prohibirá la utilización del polémico "tren de bolos" dentro de las doce millas.

Esta supresión pone fin a un conflicto que ha enfrentado a los arrastreros gallegos y asturianos con la flota de bajura del mencionado caladero. ■



Sanidad a bordo

**Es una enfermedad
cada vez más
frecuente en
los países
industrializados.
Aunque esta
patología ya se
describió en el
siglo XVII, no fue
hasta el siglo XIX
cuando se
identificó como una
entidad propia.**

Los divertículos son como pequeños saquitos o pequeñas hernias generalmente en el intestino grueso que suelen pasar inadvertidos hasta que causan síntomas al quedar en ellos atrapados las heces, o bien sufrir una complicación como una infección, una hemorragia o una rotura.

El diámetro varía desde 3 milímetros hasta mayores de 3 centímetros, y la mayoría son múltiples. En raras ocasiones aparecen los llamados divertículos gigantes, que miden hasta 15 centímetros de diámetro y pueden ser únicos.

Son poco frecuentes en personas menores de 40 años, haciéndose más frecuentes a medida que aumenta la edad, de manera que a los 90 años prácticamente todas las personas tienen numerosos divertículos.

El origen de esta enfermedad no está del todo claro, aunque se cree que derivan de las altas presiones que soporta la luz del intestino y en las zonas donde la pared intestinal es más débil se producen estas pequeñas herniaciones.

Clínica

La mayoría de los pacientes con divertículos no presentan clínica.

Los síntomas más frecuentes son:

- dolor abdominal bajo,
- brotes diarreicos,
- hemorragias.

ENFERMEDAD DIVERTICULAR O DIVERTICULOSIS

Diagnóstico

Con las pruebas radiológicas tras la administración por vía rectal de un enema opaco o tras la ingestión por vía oral de una papilla de bario, se suelen diagnosticar a estos pacientes.

También se puede realizar una visión directa de los divertículos tras introducir un endoscopio por vía rectal hasta el colon (colonoscopia).

Tratamiento

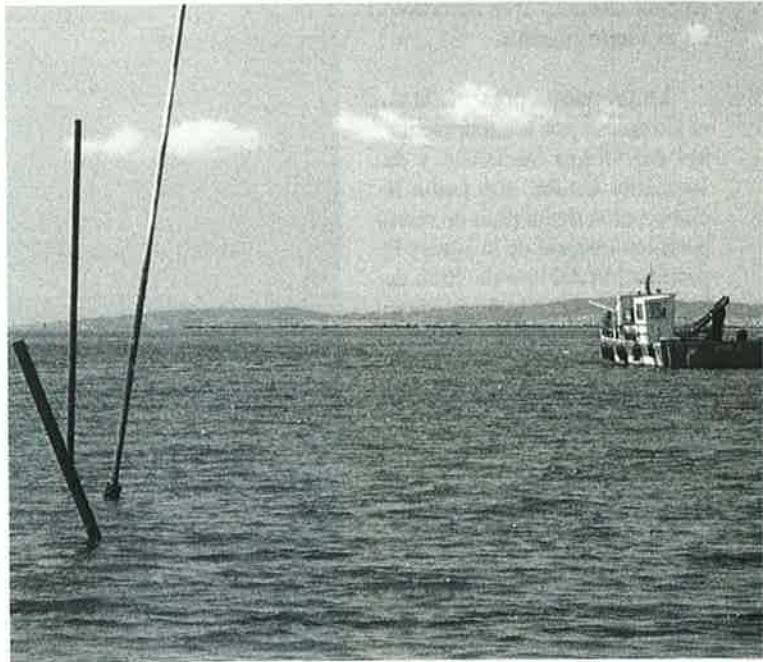
El tratamiento de la enfermedad diverticular del colon tiene como finalidad aumentar la masa fecal, lo que equivale a evitar el estreñimiento y el desarrollo de presiones elevadas dentro de la luz intestinal.

El tratamiento se basa por lo tanto en una dieta rica en fibra vegetal, con suplementos de salvado.

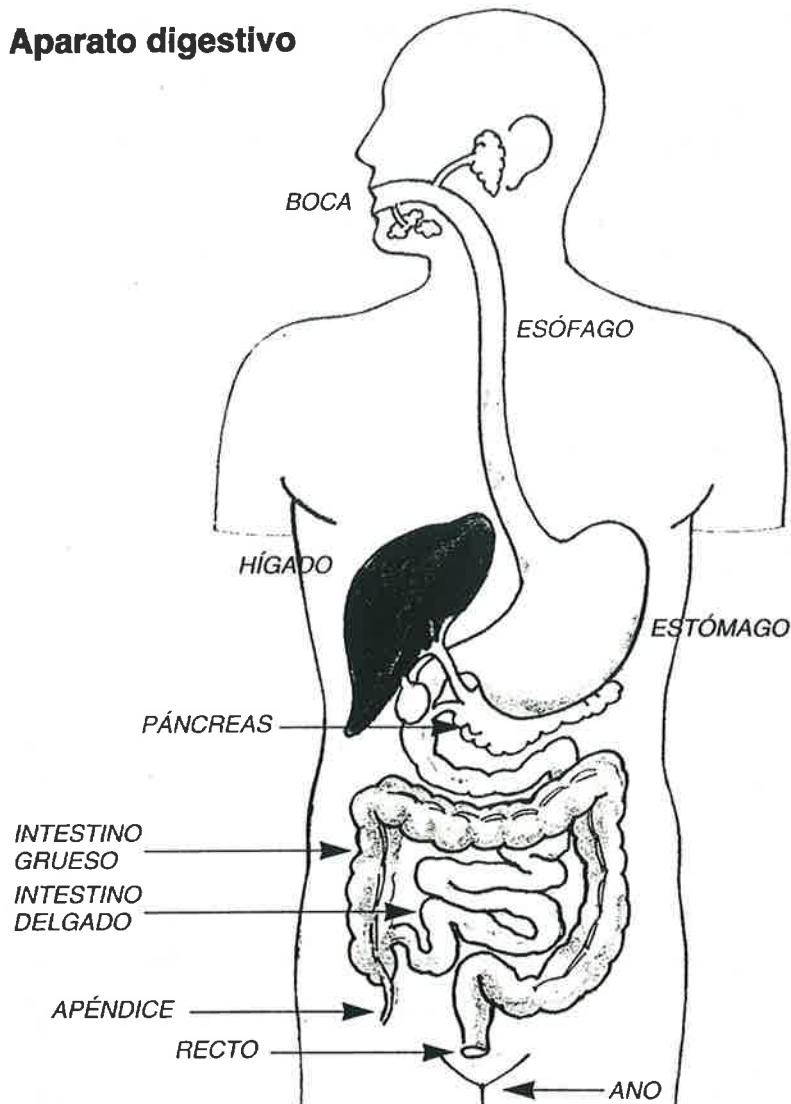
El éxito de este tratamiento es incierto, debiéndose valorar cada enfermo de forma individual y teniendo que ayudarse en algunos casos de medidas psicológicas y de fármacos contra el espasmo (espasmolíticos).

En las visitas de seguimiento es importante evaluar si han existido frecuentes episodios dolorosos sospechosos de brotes de diverticulitis, pues este diagnóstico debe hacer considerar la posibilidad de tratamiento quirúrgico.

No está justificada la cirugía en caso de enfermedad diverticular sin complicaciones, salvo en los casos de divertículos gi-



Aparato digestivo



gantes, en los que dada la alta probabilidad de infección o de perforación se realiza la resección quirúrgica del área del colon afectada.

Complicaciones

Las complicaciones de las diverticulosis que originan la consulta en la sala de urgencias se dividen en tres principales:

- la inflamación o diverticulitis y sus secuelas es la complicación más frecuente,
- la hemorragia, menos frecuente que la anterior
- la perforación libre es rara.

Diverticulitis

Es la inflamación del divertículo y puede complicarse con un flemón de la pared del intestino, con una perforación, con hemorragia o con una peritonitis. Se debe al espesamiento de la materia fecal en el cuello del divertículo, lo que produce inflamación en la zona adyacente.

Suele ser grave en pacientes menores de 40 años, pero es muy grave en los ancianos, especialmente en aquellos que toman algún fármaco que disminuye sus defensas y favorece las infecciones.

Los síntomas que presenta son los siguientes:

- dolor abdominal con sensibilidad aumentada en el cuadrante inferior izquierdo del abdomen,

- fiebre.

El conocimiento de la existencia de divertículos en el enfermo, facilita el diagnóstico de diverticulitis.

En los pacientes no graves se realiza tratamiento en su domicilio con reposo, dieta primera líquida y luego blanda, con preparados de semillas de psilio, y tomando antibióticos por vía oral.

Si está grave se ingresa, y aproximadamente el 80% puede tratarse sin cirugía con reposo, dieta absoluta, líquidos por vía intravenosa y antibióticos.

En los casos en que se interviene quirúrgicamente se realiza una resección (extirpación) parcial de la zona de intestino afectada.

Hemorragia

Los pacientes con diverticulosis pueden presentar hemorragias que varían desde pérdidas inapreciables a simple vista con las heces hasta hemorragias masivas. Estas últimas son más frecuentes en ancianos.

Si son leves, suelen ceder de manera espontánea en la mayoría de los casos. Es difícil localizar el origen exacto de la hemorragia, por lo que a veces es necesario extirpar un área mayor de intestino.

Perforación libre

Es excepcional que un divertículo se perfore espontáneamente en ausencia de diverticulitis. En estos casos es necesaria la intervención quirúrgica. ■

Ana María Aragón

Médico de Sanidad Marítima

El MAPA y la FAO impulsan un portal en Internet

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha llegado a un acuerdo con la organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) para impulsar un gran portal en Internet. La base de datos, que podrá ser consultada de forma gratuita, contiene estadísticas con más de 300 datos sobre agricultura, pesca, montes y nutrición en 210 países.

Este futuro sistema de información, en el que no se excluye la participación de otros ministerios y organismos de las Comunidades Autónomas, contará con la participación del Ministerio de Ciencia y Tecnología, a través del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y del Instituto Nacional de Investigación Agraria (INIA), así como del Ministerio de Medio Ambiente, a través de su Subdirección de Política Forestal.

Con motivo de unas jornadas técnicas celebradas en Madrid, representantes de la Administración española y la FAO se intercambiaron conocimientos sobre los sistemas informáticos y los métodos de documentación e información bibliotecaria empleados tanto en España como en la FAO.

Este portal estará basado en la información del MAPA y del Centro de Información Agraria y Foestal (WAICENT), que en el último mes ha superado los 13 millones de consultas. En la actualidad, el portal oficial del MAPA ([HYPERLINK "http://www.mapya.es"](http://www.mapya.es)) se ha transformado ya en una potente herramienta de gestión que incluye, entre otros, un moderno sistema digital de información geográfica en el que se basará la gestión de ayudas comunitarias. ■

Creada la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo

El Gobierno ha aprobado la creación de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo, con el fin de gestionar la formación continua, en la que participarán representantes de la Administración y de las organizaciones empresariales y sindicales.

El objetivo de la Fundación es incorporar en su organización y gestión los criterios de eficacia, transparencia y control público que son de aplicación a las Fundaciones estatales. De este modo se eliminan los trámites y duplicidades burocráticos que serían necesarios si se mantuviera la dualidad de funciones entre el FORCEM (gestionada por empresarios y sindicatos) y el Instituto Nacional de Empleo (INEM).

Esta decisión de encomendar la gestión de la formación continua a una Fundación Tripartita fue acordada por el Gobierno y los interlocutores sociales en el III Acuerdo Tripartito de Formación Conti-

nua, suscrito en el marco del diálogo social en diciembre del pasado año.

Mediante el acuerdo de creación de la Fundación se autoriza al INEM para que proceda a su constitución, con una dotación de 6.500.000 pesetas, de las cuales el Instituto aportará 4.500.000 y los agentes sociales el resto. La Fundación tendrá personalidad jurídica propia y estará bajo el protectorado del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Impulsar el sistema de formación

Entre sus funciones destaca impulsar y difundir, entre empresarios

y trabajadores, el subsistema de formación continua y tramitar las solicitudes de ayuda para las distintas iniciativas, valorarlas técnicamente, realizar la gestión documental y contable y remitir las pruebas de resolución al INEM.

La nueva Fundación estará organizada a través de un Patronato integrado por nueve representantes de la Administración, nueve de las organizaciones sindicales y otros tantos de las organizaciones empresariales firmantes del III Acuerdo Nacional de Formación Continua.

Este Acuerdo, que entró en vigor a primeros de enero pasado, fija las bases de la política de formación continua para cuatro años. En el 2001 se destinará a la formación de trabajadores cerca de 134.000 millones de pesetas, de cuyas acciones se beneficiarán más de dos millones de personas. ■

El Instituto Nacional de la Seguridad Social recibe el I Premio a la calidad en la Administración Pública

El Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, ha sido galardonado con el I Premio a la Calidad en la Administración del Estado, por la mejora continua de los servicios públicos, el perfeccionamiento de las unidades que los prestan y el compromiso con los ciudadanos.

El premio, que se convoca por primera vez, ha sido otorgado a la Dirección Provincial del INSS en Guipúzcoa por "haberse distinguido muy especialmente en el incremento de la calidad de sus servicios, mediante la mejora de sus procesos de gestión y sus resultados".

El premio, convocado por el Ministerio de Administraciones Públicas en julio de 1999, persigue que los servicios públicos alcancen cotas de excelencia y no se limiten a cubrir las necesidades de los destinatarios, sino que se proyecten a satisfacer sus expectativas.

El INSS, desde su trayectoria comprometida con los movimientos de calidad que puedan aportar mejoras estructurales y funcionales, asumió de inmediato este doble reto. Así, el 30 de junio de 2000 el Instituto publicó su carta de servicios, que contiene compromisos específicos y es una herramienta de trabajo para todos sus funcionarios. Al mismo

tiempo, el Instituto pilotó un nuevo proceso de mejora continua de la Administración a través de la autoevaluación, con la incorporación de la Dirección Provincial de Guipúzcoa al nuevo sistema de calidad.

El jurado que ha concedido este Premio estaba compuesto por miembros del Club Gestión de Calidad, representantes de la empresa privada y altos cargos de la Administración del Estado. Presidido por el Secretario de Estado para la Administración Pública, Ignacio González González, han formado parte del mismo el Presidente del Club de Gestión de Calidad, Fernando de Ybarra López-Dóriga, Joan Cortadellas, del Gabinete de Calidad de la Universidad Politécnica de Catalunya, el Presidente de RENFE, Miguel Corsini, e Ingemar Naeve, Consejero Delegado de Ericsson.

El INSS, entidad gestora de la Seguridad Social encargada del reconocimiento y gestión de las prestaciones contributivas del sistema público de pensiones, desarrolla actuaciones en materia de calidad que exceden de la propia autoevaluación, tales como la evaluación del rendimiento, la elaboración de la Carta de Servicios, la Guía Benchmarking, la dirección y gestión por objetivos y la asidua participación en las actividades que desarrollan tanto el Club de Gestión de Calidad como la Asociación Española para la Calidad. ■



AHORA, EL PESCADOO TIENE DNI.

Consulta el nuevo etiquetado informativo que encontrarás en tu pescadería. Con toda la información que necesitas para garantizar la mejor calidad del pescado: el origen, la frescura, la forma de obtención y la presentación. Así, siempre sabrás lo que te pescas.

Tamaño de la pieza en función de su talla y su peso.
(En una escala del 1 al 5 según el tipo de pescado).

Procedencia del producto.

Existen 2 formas de obtención del pescado:
Extractiva: pesca en medio natural.
Acuicultura: criado en granjas y piscifactorías.

Nombre comercial.

El estado de frescura se divide en 3 categorías E (Extra), A y B.

Está relacionada con la categoría de frescura.

Modo de presentación del producto:

- Eviscerado (evs)
- Fileteado (fl)
- Con cabeza (c/c)
- Sin cabeza (s/c)
- Cocido (cc)
- Otro tipo de preparación



ENTÉRATE DE LO QUE COMPRAS



UNION EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando quiera seguridad, piense en Murimar. Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de experiencia, más de 120 delegaciones en el litoral español y una red internacional completa de seguros y productos que se adaptan a todas las necesidades que Vd. requiera. Confie siempre en MURIMAR, le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6^a Planta. 28020 MADRID.