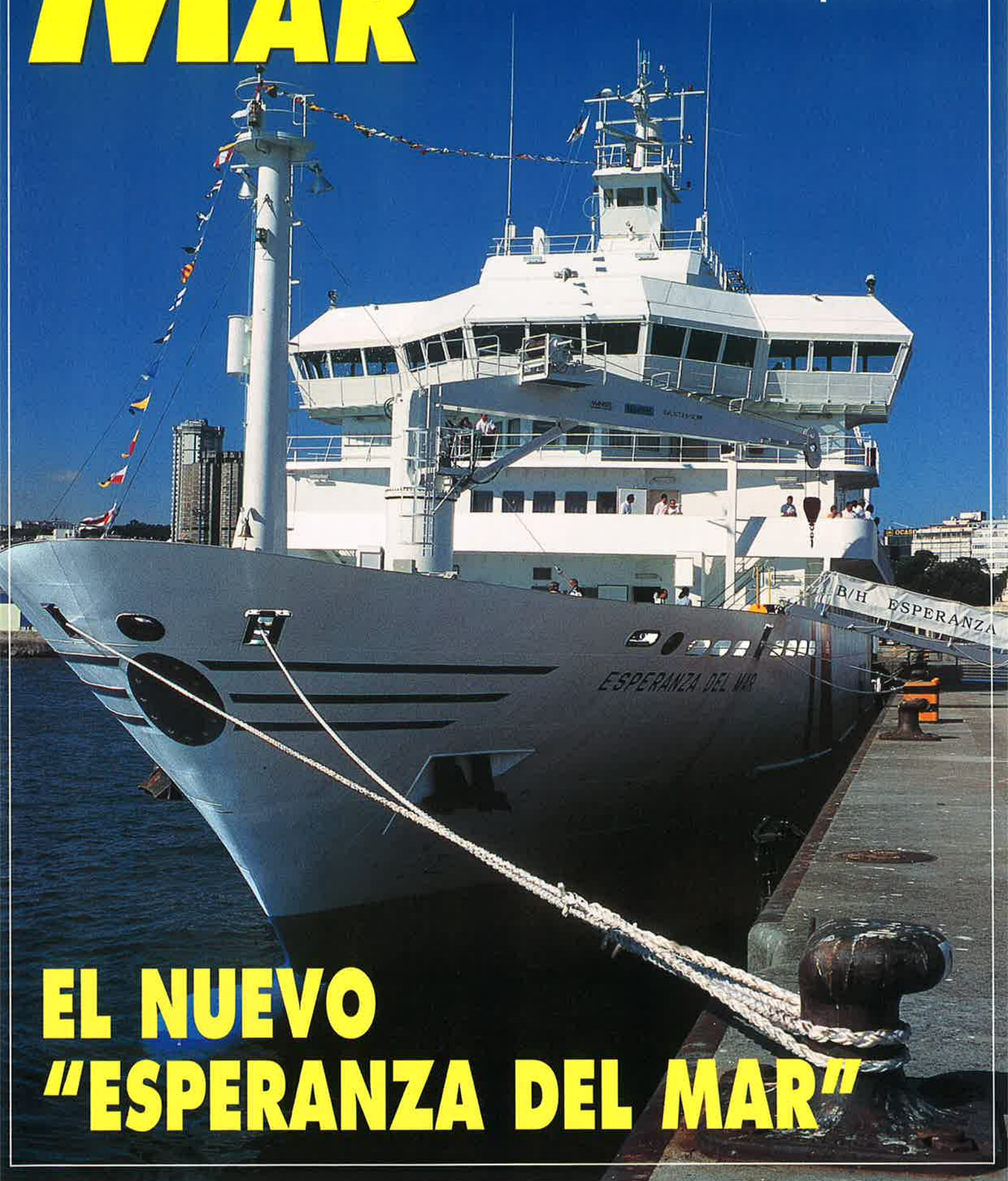


MAR

N.º 397 - SEPTIEMBRE 2001

S. A. R. la Infanta
Cristina presidió el acto
de entrega oficial del
barco hospital al ISM



**EL NUEVO
"ESPERANZA DEL MAR"**

FINANZAUTO S.A., DISTRIBUIDOR DE LOS MOTORES MARINOS **MaK** EN ESPAÑA

MaK



Finanzauto S.A., distribuidor de Caterpillar, es a partir del día 1º de julio el nuevo distribuidor de los motores marinos MaK en España. MaK Motoren GmbH & Co.KG fue adquirida en el año 1997 por Caterpillar, pasando a integrarse en el grupo como una marca propia.

Desde este momento, Finanzauto S.A. garantiza la continuidad en la comercia-

lización, servicio y suministro de piezas de los motores marinos de esta prestigiosa marca. Pero, además, aporta su larga experiencia en el mercado nacional, su amplia oferta de servicio de asesoramiento y soporte al cliente y su más extensa red de cobertura asistencial, dotada con los mejores recursos técnicos y humanos.

Desde ahora Finanzauto S.A. distribuye los motores marinos MaK, para que usted arranque de nuevo con una gran marca y con el mejor servicio.



Barloworld *Marcas Líderes*

**Barloworld
Finanzauto**

CAT

Central: Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid. Tels.: 91 413 00 13 - 91 413 90 12. www.finanzauto.es

Bases: A Coruña: Tel.: 98 179 51 33 • Arganda: Tel.: 91 871 26 12 • Barcelona: Tel.: 93 574 00 90
Bilbao: Tel.: 94 673 05 00 • Las Palmas: Tel.: 928 70 01 12 • Málaga: Tel.: 95 224 31 50 • Oviedo: Tel.: 98 526 91 14
Sevilla: Tel.: 95 567 52 80 • Tenerife: Tel.: 922 62 60 00 • Valencia: Tel.: 96 180 45 85 • Zaragoza: Tel.: 97 631 10 65

Aparcado, que no resuelto definitivamente el problema de la flota que operaba en el caladero de Marruecos y en proceso de revisión la reforma de la Política Común de la Pesca, la actualidad en el sector ha tenido en las últimas semanas como protagonista al Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, o sea, a esta casa.

El ISM no suele ser noticia de actualidad en los medios de comunicación lejanos de la costa y, en muchos casos, es incluso un gran desconocido para el público en general, aunque no para las gentes del mar con quien trabaja codo a codo, de forma callada, en tierra y en la mar.

Como una parte más de la Seguridad Social, el ISM desarrolla los trabajos correspondientes a un organismo gestor para los hombres y mujeres del sector marítimo pesquero. Pero, además de esos cometidos, el ISM es el brazo de la Administración en otras cuestiones para este colectivo que va desde tareas de formación hasta la prestación de la asistencia sanitaria.

La sanidad marítima constituye en la actualidad una de las actuaciones más importantes del Instituto Social de la Marina con una asistencia diferenciada en función de las necesidades del sector marítimo pesquero. Pero, junto a la asistencia normal que dispensa a los afiliados a este colectivo que viven en tierra, el ISM ha sido pionero históricamente en llevar la asistencia sanitaria allí donde se hallan los pescadores. En este contexto se halla el Centro Radio Médico donde, desde tierra, se presta un servicio a los trabajadores embarcados y la que se hace a pie de los pesqueros en alta

30 DÍAS

EL ISM Y EL MAR

mar a través de los barcos hospital. El Remolcagure, contratado cada año específicamente por el ISM para las costeras del bonito, bocarte o pez espada y muy especialmente con el barco "Esperanza del Mar" que durante los últimos 20 años ha prestado sus servicios fundamentalmente en el caladero sahariano. En ambos casos, Centro Radio Médico y la asistencia embarcada, el ISM es pionero y constituye en este momento un ejemplo que han estudiado otros Estados con importantes flotas pesqueras.

De acuerdo con los plazos previstos y con un coste total de 3.500 millones de pesetas, el ISM recibió oficialmente el pasado 10 de septiembre el nuevo buque hospital "Esperanza del Mar" que viene a sustituir el barco anterior que se ubicará inicialmente en los caladeros africanos donde faena la flota pesquera española. En una coyuntura no precisamente positiva para el sector ante las dificultades para hallar nuevos caladeros, la llegada del nuevo "Esperanza del Mar" es una buena noticia para todo el sector.

La construcción del buque hospital "Esperanza del Mar", autorizada por el gobierno en 1999, significa una clara apuesta de la Administración por la prestación de una asistencia sanitaria y logística a pie de obra para las flotas. Por un lado,

supone una continuidad en la filosofía del ISM, del Ministerio de Trabajo, en su actitud ante las necesidades del colectivo marítimo pesquero, al margen de los gobiernos de turno. El viejo "Esperanza del Mar" entró en servicio en 1982. En 1993 se iniciaron los primeros trabajos para plantear la renovación del barco, que no fueron asumidos entonces por el gobierno socialista. La Administración popular retomó el proyecto en 1999 para la construcción de este buque hospital que hoy es una afortunada realidad. El nuevo "Esperanza del Mar" significa finalmente una apuesta por el futuro y una decidida voluntad de seguir prestando y mejorando los servicios a la flota pesquera española, no solamente en aguas saharianas, sino en cualquier caladero del mundo donde deba ubicarse la flota española.

Aunque lo parece, no es un barco de lujo, pero no le falta de nada para prestar una asistencia digna a un importante colectivo embarcado con efectos beneficiosos no solamente para los trabajadores sino también para los armadores.

Buenas singladuras para el "Esperanza del Mar". ■

Vidal Maté



En cumplimiento del Convenio de la OIT sobre Bienestar de la Gente de Mar

El ISM presenta la Guía del Puerto de Santa Cruz de Tenerife

El Instituto Social de la Marina ha editado la Guía de Puertos para la Gente de Mar correspondiente al ámbito portuario de Santa Cruz de Tenerife. En ella se recoge una aproximación histórica y cultural a la ciudad y a las islas Canarias, con referencias de interés a sus fiestas y su gastronomía. Ofrece asimismo una propuesta de visitas turísticas e información de interés general y datos sobre comunicaciones y ocio, hoteles, oficinas de servicios, museos, monumentos, edificios públicos, a la vez que se complementa con un plano de la ciudad y un mapa de Tenerife.

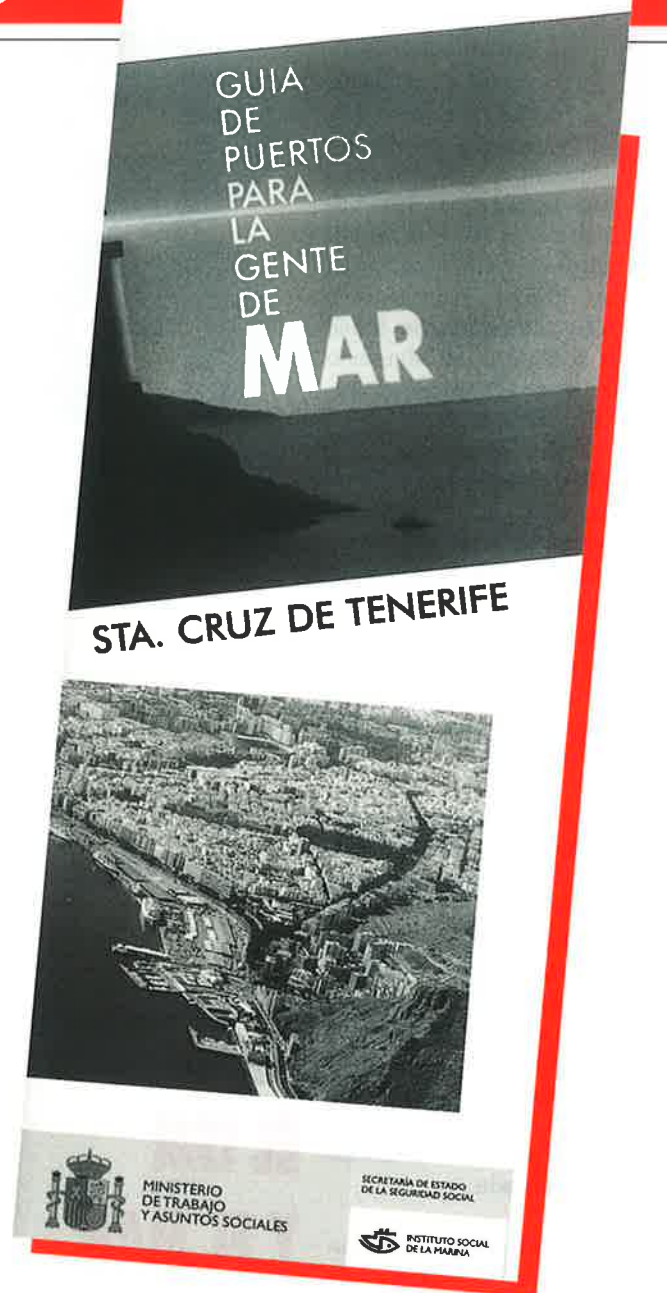
La Guía de Puertos para la Gente del Mar correspondiente a Santa Cruz de Tenerife ha sido presentada oficialmente, el pasado mes de julio, por la Subdelegada del Gobierno en dicha localidad, Pilar Merino, y por el director provincial del Instituto Social de la Marina, Diego Muñoz-Cobo. Según explicó este último, “los trabajadores del mar también encontrarán en esta Guía datos de especial valor sobre consulados, consignatorios y otros de interés marítimo, así como ubicación, direcciones y puntos de contacto de los servicios e instalaciones de la Dirección Provincial y sobre las Direcciones Provinciales del ISM y las hospederías distribuidas en la costa española”.

Asimismo el director provincial del ISM explicó que el objetivo de la Guía es ofrecer a todos los trabajadores del mar un instrumento sencillo y ameno que les permita situarse en la ciudad, conocer sus lugares de

interés, sus museos, monumentos, instalaciones deportivas, de esparcimiento y recreo y al mismo tiempo darles a conocer los servicios que el Instituto Social de la Marina pone a su disposición en este ámbito geográfico. En suma, facilitar y hacer más grata la estancia en puertos de los marinos.

Esta Guía tendrá una difusión de 6.000 ejemplares con carácter gratuito y se encuentra disponible en la Casa del Mar de Santa Cruz de Tenerife.

Las Guías de Puertos para la Gente de Mar ofrecen información útil para conocer la ciudad y los servicios que el ISM pone a disposición de los trabajadores del sector marítimo pesquero.



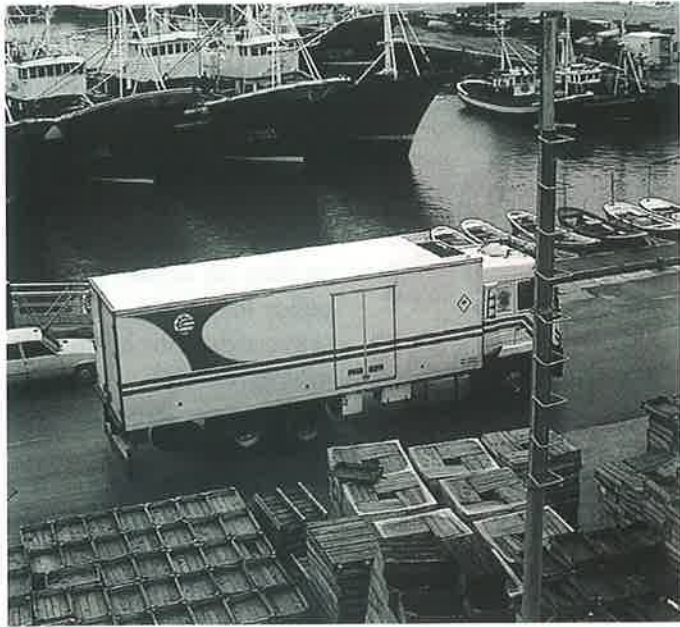
Cumplir la norma

Con la publicación de las Guías de Puertos para la Gente de Mar, el Instituto Social de la Marina cumple con el Convenio número 163 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre “Bienestar de la Gente de Mar en el mar y en el puerto”, uno de cuyos objetivos es facilitar los medios y servicios de bienestar adecuados a la Gente de Mar, así como la financiación de los mismos.

Para dar cumplimiento a este compromiso, el ISM cuenta

con las Casas del Mar y con las Hospederías, en las que se facilita un buen servicio asistencial y residencial a los trabajadores del mar en tránsito, cualquiera que sea su nacionalidad.

El ISM ha editado hasta el momento doce Guías, que son las correspondientes a los puertos de Tarragona, Valencia, Cartagena, Huelva, Bilbao, A Coruña, Barcelona, Las Palmas, Vigo, Villagarcía de Arousa (Pontevedra), Cádiz y Gijón, y tiene previsto continuar con estas publicaciones hasta finalizar el proyecto. ■



Sumario

MAR 397

6 PLAN DE PESCA PARA LA FLOTA DEL CALADERO

MARROQUÍ. Bruselas ha ultimado una propuesta de plan para la flota y todo el colectivo afectado por la no renovación del acuerdo con Marruecos.

31 EL NUEVO "ESPERANZA DEL MAR", ENTRÓ EN SERVICIO.

SAR la Infanta Doña Elena presidió la entrega oficial del nuevo buque hospital al ISM

24 ESPAÑA BUSCA NUEVOS ACUERDOS.

La Administración española mantiene una ofensiva exterior para firmar nuevos acuerdos en materia de pesca.



6 Plan para la flota pesquera del caladero que operaba en Marruecos.

12 La Marina mercante registró récord de actividad en construcciones.

18 Veto a los santuarios balleneros.

24 España busca nuevos acuerdos para las flotas pesqueras.

30 Mayores posibilidades de pesca en Mauritania.

31 Entrega oficial del barco "Esperanza del Mar" al ISM.

47 Campañas del FROM contra el consumo de inmaduros.

54 Formación a bordo en Celeiro.

58 Proyecto bitácora para la inserción de la mujer en el sector pesquero.

62 Salón náutico para Galicia.

64 Campaña del FROM para promocionar la acuicultura marina y continental.

66 Guía laboral.

68 De costa a costa.

72 Páginas médicas.

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.

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: Puigxurriquer, s/n. - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. 964 22 14 08. **Caute:** 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.

Gulpúzcoa: 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 26 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:** Churrucua, 2. - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 22 72 75.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 89 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. Fco. 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.

Vilagarcía 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.ª 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. 16516/1963. NIPD: 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.

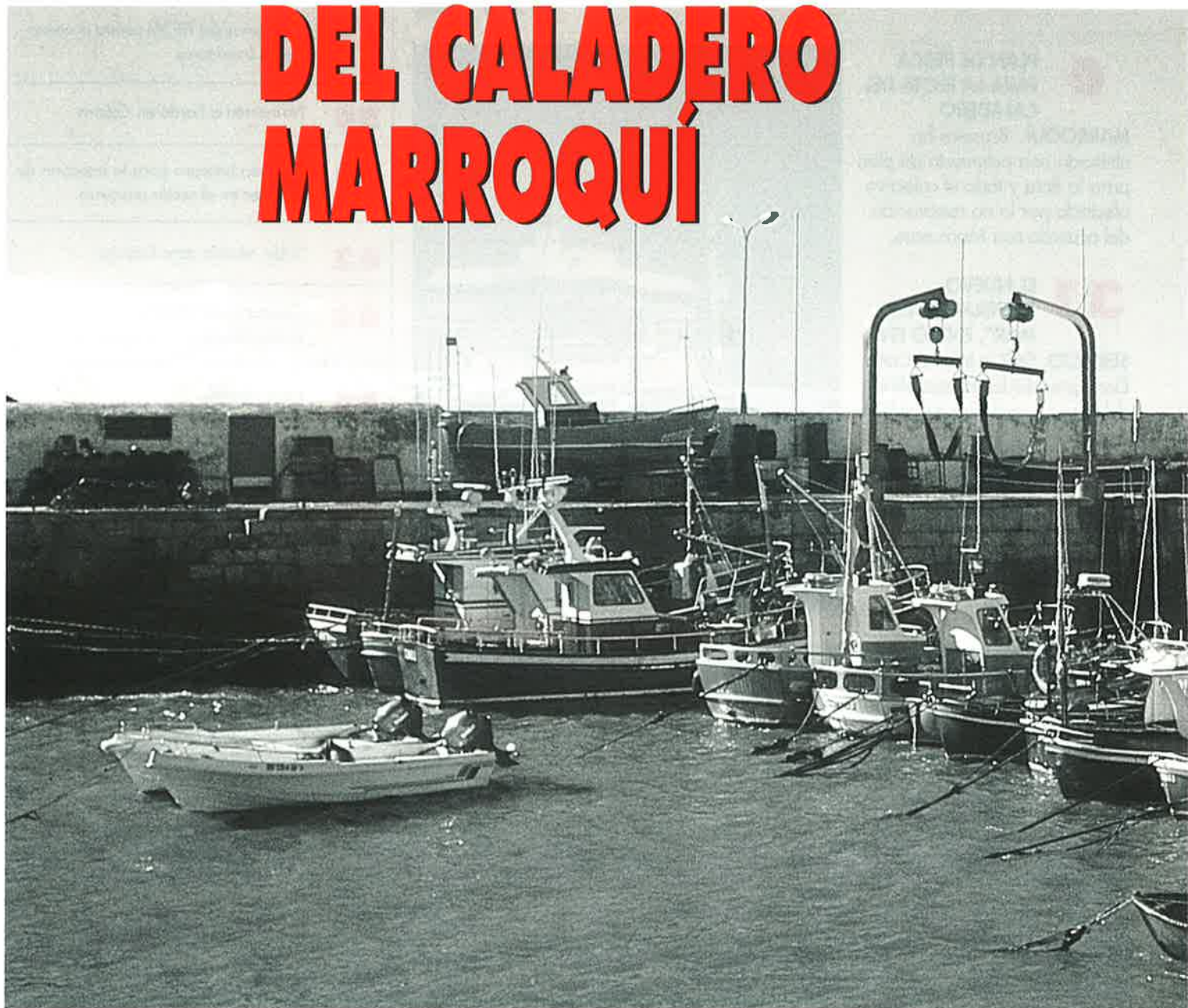
Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

BRUSELAS

SERÁ APROBADO DEFINITIVO

DIO LUZ VERDE AL PLAN DE ACCIÓN PARA LA FLOTA DEL CALADERO MARROQUÍ

El sector pesquero dependiente del acuerdo con Marruecos ya tiene un Plan de Acción para paliar los efectos provocados por la no renovación del compromiso anterior. España planteó inicialmente a las autoridades comunitarias unas necesidades totales de 540 millones de euros,



VAMENTE PARA ESTE OTOÑO

unos 90.000 millones de pesetas. De esa cifra, la Administración española ya contaba con 240 millones de euros, unos 40.000 millones de pesetas, por la vía de los fondos estructurales del IFOP y solicitaba a Bruselas otros 300 millones de euros, 50.000 millones de pesetas, para desarrollar las acciones previstas.



La Comisión de la Unión Europea dio luz verde a una propuesta de Reglamento por la que España accederá para desarrollar su Plan a 31.000 millones de pesetas, 186,3 millones de euros, cifra que el sector ha considerado insuficiente y que para la Administración pesquera se halla ajustada a las necesidades, aunque para ello se deberá hacer una mayor aportación nacional.

Frente a unas necesidades iniciales cifradas por el Plan en 540 millones de euros, unos 90.000 millones de pesetas, según los datos manejados por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, el sector afectado por la no renovación del acuerdo dispondrá en total de 693 millones de euros, unos 115.000 millones de pesetas contando con la cofinanciación nacional. Bruselas tiene autorizadas las ayudas tanto para armadores como pescadores hasta final de año. La medida es considerada como positiva por la Administración española, aunque se estima que esas ayudas deberían estar vigentes hasta la aplicación efectiva del Plan. Para las tripulaciones, y sobre todo para las zonas afectadas, tan importante como reubicar barcos en nuevos caladeros es buscar alternativas de empleo a unas economías que tradicionalmente han vivido dependientes de la pesca.

El Ministerio de Agricultura y el conjunto del sector afectado por la no renovación del acuerdo con Marruecos mantuvieron conversaciones desde finales del pasado mes de julio para estudiar el desarrollo de ese Plan para cuando se produzca su aprobación definitiva por los ministros de Pesca comunitarios, durante este otoño. Un paso previo debe ser la aprobación del mismo por

el Parlamento Europeo. No se espera se produzcan modificaciones sobre el texto aprobado por el Colegio de Comisarios en sentido negativo ni tampoco en el positivo para los intereses del sector español afectado. Para el comisario de Pesca, Franz Fischer, se trata de un buen acuerdo para los intereses de la flota afectada, fundamentalmente la española. En contra de su aprobación se encontraban algunos países del Norte de la Unión Europea y España contó con el apoyo de otros países del Sur. Al final, el Reglamento aprobado, por debajo de las peticiones españolas, estará más o menos ajustado a las necesidades de la flota en función de las salidas que se puedan dar en estos meses a los barcos para su ubicación en otros caladeros y mantener la actividad pesquera.

En medio del sector se considera que Bruselas tendría razones más de peso para ser generosa con España en cuanto la no renovación del acuerdo con Marruecos va a suponer para las arcas comunitarias dejar de pagar anualmente alrededor de unos 21.000 millones de pesetas, fondos que se deberían destinar al menos para abrir otros acuerdos o mejorar los ya existentes.

Mandato de Niza

El Plan de Acción aprobado inicialmente por la Comisión Europea tiene sus orígenes en la Cumbre de Niza de los jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea celebrada el pasado mes de diciembre, por la que se daba un mandato en este sentido a la Comisión en el caso de que no se renovase el acuerdo pesquero con Marruecos. Tras largos meses de casi inexistentes negociaciones a pesar de los esfuerzos comunitarios para llegar a un compromiso ante la actitud totalmente cerrada de Rabat, la primavera pasada se constató finalmente la



La UE aportará 31.000 millones de pesetas frente a los 50.000 solicitados por Agricultura.

escasa voluntad de Marruecos para lograr un compromiso, dándose prácticamente por cerradas las conversaciones.

A partir de ese momento se puso a trabajar la Administración española para presentar un Plan ante las autoridades comu-

nitarias. Ese Plan, elaborado con urgencia, hacía unas cuentas iniciales sobre las previsibles necesidades para el sector, aunque en todo caso se indicaba que se dejaban muchas puertas abiertas en función de las posibilidades de ubicar barcos en otros caladeros, con lo que el problema po-

día tener muchas variaciones. Ese Plan contemplaba unas necesidades totales de 540 millones de euros, unos 90.000 millones de pesetas, de los que ya se contaba con 240 millones correspondientes a la política de estructuras del IFOP, y se reclamaban otros 300 millones a Bruselas. De esos 540 millones de euros, las partidas más significativas correspondían con 125 millones de euros a la política para la diversificación económica de las comarcas afectadas y otros 160 millones para el pago de las paralizaciones temporales. Para las medidas socioeconómicas se destinaban otros 100 millones de euros, 70 millones para la paralización definitiva y 60 millones de euros para la constitución de empresas mixtas. Aunque oficialmente el número de embarcaciones dependientes del acuerdo con Marruecos era de



La Administración española cofinanciará las acciones previstas en el Plan para asegurar su cumplimiento total.

casi 400 con unos 4.500 marineros, la realidad es que en los últimos meses se ha ido reduciendo progresivamente esa cifra, tanto en el número de barcos como en el de las tripulaciones. El pasado mes de julio, el número de barcos amarrados, según los datos manejados por la Administración, era de 294, mientras los marineros afectados ascendían a 2.246. Parte de esos barcos han buscado ubicación en otros caladeros y las tripulaciones se han enrolado en muchos casos en la marina mercante, donde la situación de empleo ha mejorado debido a la existencia de una mayor actividad de las flotas.

La oferta comunitaria

La oferta comunitaria para el Plan de Acción destinado a la flota afectada por la no renova-

ción del acuerdo de pesca con Marruecos contempla el destino de 186,36 millones de euros, unos 31.000 millones de pesetas, sobre una asignación total de 197 millones de euros para toda la flota afectada, en la que también se incluye a Portugal. Esa cifra se suma a los 240 millones

de euros disponibles ya, de acuerdo con los recursos asignados a España por la vía del IFOP. Según los datos manejados por el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, a esas cifras se deben sumar otros 142,12 millones de euros de cofinanciación nacional.

Finalmente, se deben contemplar también los 125 millones de euros que se estimaban necesarios para los programas de diversificación económica de las comarcas afectadas. Esa cantidad no ha sido contemplada en el Reglamento de la Comisión al no admitirse las medidas de diversificación en esas ayudas adicionales. Bruselas estima que los Estados miembros ya disponen de fondos para estos fines a través de acciones como Feder, Fondo Social Europeo o Feoga Orientación. La Administración española ha mostrado su disposición a llevar a cabo ese tipo de actuaciones tanto con fondos estructurales como con recursos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado. En total son 125 millones de euros, unos 20.000 millones de pesetas, que se aportarán por las dos vías en los próximos años.



La propuesta de Reglamento aprobada por el Colegio de Comisarios, aunque no ha recogido al completo las peticiones de la Administración española en materia de apoyos financieros, sí se ha hecho eco de otras propuestas por las que se reclamaba una situación de excepcionalidad para esta flota con el fin de suavizar las exigencias de esos barcos para acceder a las ayudas contempladas por la normativa general comunitaria para estos casos. En este sentido, Bruselas acepta algunas excepciones indispensables para dar un tratamiento diferenciado a los barcos amarrados.

En primer lugar, para la paralización definitiva de una embarcación, en contra de lo exigido en la actualidad, no es preciso acreditar la actividad previa.

En segundo término, y para acogerse a la prima por desguace o para la formación de una

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
<i>Primas individuales</i>	27,7
<i>Planes de formación</i>	29,1
<i>Jubilaciones anticipadas</i>	43,2
Diversificación económica comarcas	125
Total	540

Acuerdo pesquero con Marruecos (*)			
Tipo de pesca	Barcos	Capturas medias (tm)	Valor (ptas.)
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)			

(*) Datos oficiales al inicio del acuerdo.

empresa mixta, no se deducen las ayudas percibidas ya por la paralización temporal.

La flota que operaba en el caladero de Marruecos estaba compuesta por un elevado número de embarcaciones con edades muy elevadas que deberían haber sido relevadas de la actividad con o sin acuerdo pesquero con el país norteafricano. En condiciones normales, los armadores deberían haber optado por esa salida con unas ayudas iguales a las que se conceden en circunstancias normales. A consecuencia de la no renovación de ese compromiso, el Plan de Acción contempla ayudas por desguace un 20% superiores a las habituales, dato positivo para el sector.

Una de las salidas más importantes que se han barajado desde un primer momento para la flota afectada por el amarre ha sido la constitución de empresas mixtas, donde la Administración confía en colocar unos 80 barcos

en los próximos meses. En esta vía, la Comisión de la Unión Europea decidió en primera instancia aumentar las ayudas para ese fin un 20%. Igualmente se ha rebajado la edad de la embarcación para acogerse a esa salida, dejando la misma en solamente cinco años frente a los 10 años que se requieren en condiciones normales. Se daba el caso de que, en la flota que operaba en el caladero de Marruecos, había barcos de nueva construcción que de otra manera no habrían tenido salidas como empresa mixta.

Finalmente otra de las excepciones que se aplicarán para la flota afectada por el amarre que operaba en el caladero de Marruecos es la fijación de una ayuda para la reconversión del barco un 30% superior a la que ha funcionado en circunstancias normales. En esa política de reconversión se incluyen también los gastos excepcionales, como cambios de artes de pesca.

Con este conjunto de medidas financieras, en medios de la Administración española se confía en la posibilidad de llevar adelante un proceso de ajuste sin traumas en el sector de la pesca afectado por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. La política planteada desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se cifraba en tres ejes: desguace y reconversión de flota, búsqueda de otros caladeros y medidas de carácter socioeconómico para mantener la actividad en las zonas afectadas.

Para el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, hay que asumir que aproximadamente un 40% de la flota va a ir



En total, el sector dependiente del antiguo acuerdo contará directa o indirectamente con casi 700 millones de euros, unos 115.000 millones de pesetas.

para el desguace, más que por no existir caladeros alternativos, por la propia dificultad de esas embarcaciones para seguir con la actividad en otras aguas que no sean las tradicionales. La ubicación de barcos en otras zonas es actualmente uno de los retos que tiene planteados la Administración. En esta línea, se confía en la posibilidad de colocar unos 80 barcos en otros acuerdos, fundamentalmente los de mayor volumen. En aguas de Canarias se espera mantengan la actividad entre 15 y 20 embarcaciones que lo hacían antes en el caladero canario-sahariano. Igualmente se espera ubicar una treintena de barcos en aguas nacionales en la península, embarcaciones pertenecientes sobre todo a puestos base como Barbate y Santa Pola.

Finalmente, la Administración pesquera tiene especial interés en ofrecer planes concretos como alternativas a las zonas que han vivido tradicionalmente de la pesca. Junto a todo ello, se espera poner en marcha, tal como se preveía en la propuesta, planes de formación, planes de jubilaciones anticipadas, concesión de primas individuales a los tripulantes por pérdida de empleo de 10.000 euros por desguace o aportación del barco a una empresa mixta, o de 50.000 euros si se trata de planes individuales o colectivos de diversificación de la actividad.

Para la flota que operaba en el caladero marroquí el acuerdo ha pasado ya a ser historia. El futuro comenzará este otoño con la puesta en marcha del Plan de Acción para conseguir un nuevo sector. ■

Vidal Maté



LA MARINA MERCANTE REGISTRÓ

El sector naviero español ha redondeado un ejercicio histórico el pasado año 2000, al contratar las 350.000 GT, "cifra superior a la suma de todo lo contratado a los astilleros en los últimos diez años", según expresó el presidente de ANAVE, Alfredo Pardo, al curso de la junta general, de la que fue invitada de honor la Comisaria de Transportes de la UE, Loyola de Palacio. Los mismos favorables pronunciamientos se han producido en construcción e incorporación de nuevos buques a la flota española, y el sector ha conseguido beneficiarse asimismo de un espectacular repunte de los fletes, la brillante perspectiva de los embarques futuros de gas natural, y un horizonte de bajos tipos de interés y estímulos fiscales.

RÉCORD DE

ACTIVIDAD

EN CONSTRUCCIONES

Lo que en las décadas 80-90 fueron augurios de signo negativo y expresión persistente de estancamiento del sector, se ha despejado visiblemente en el cierre de balance del 2000 y los seis primeros meses del 2001. Si había que sumar a todo aquel mal designio la llegada de la liberalización del transporte marítimo de cabotaje, los navieros nacionales han defendido sus posiciones competitivas y reforzado sus unidades y tecnologías de a bordo.



Tal era el reto para un país, como España, que estratégica y logísticamente tiene en el sector naviero un recurso vital, al que son encomendadas el 78 por ciento de las importaciones y el 51 por ciento de las exportaciones.

Traducido esto a los grandes números, el cierre del año 2000 revela que “el comercio marítimo español crece por encima de las tasas del PIB español, si entendemos que este Producto Interior Bruto lo hizo al 5,7 por ciento el pasado año, mientras la carga containerizada aumentó un 8,3”, explicó Alfredo Pardo, con puntual referencia a un conjunto del tráfico portuario español que ya sobrepasa los 7 millones de TEUs.

Por las alturas de junio del actual, “las navieras españolas controlan un total de 322 buques, flota que no se alcanzaba históricamente desde comienzos de los años 90, habiéndose botado 16 nuevos buques en los últimos catorce meses. No solamente se ha incorporado mucha innovación tecnológica a los segmentos de alta velocidad, metaneros, ro-ro, etc., sino que el



● En el 2000 contrató a los astilleros más buques que en los diez últimos años juntos.

impulso afecta a nichos de mercado muy atractivos y novedosos, como el transporte de gas licuado, cruceros turísticos, etc.”.

El sector naviero español ha encarado la liberalización de los tráficos marítimos recuperando los niveles de flota del año 92 (Cuadros 1 y 2), los movimientos portuarios se sostienen al alza (Cuadro 4), y esto último ha ocurrido ya en situación de mercado plenamente abierto, es decir, sin apoyarse en el viejo régimen de reserva de cargas a nuestra bandera. Los empresarios nacionales, sobre este cúmulo de circunstancias favorables, consideran especialmente positivo el hecho de que se le haya confiado a España una Oficina para la Promoción del Short Sea Shipping, en vías de implantación, y el clima de paz social que se seguirá del acuerdo ANAVE-UGT del Mar.

Por este protocolo, la patronal naviera y el sindicato mayoritario de Marina Mercante demandan al Gobierno “una aproximación a la normativa laboral de los principales países comunitarios, en las materias de jornada y descansos”.

Entorno favorable a la inversión

El sector entiende que ha recibido un primer impulso positivo, desde la Administración, con el esquema de instrumentos financieros e incentivos fiscales, que deben ser “sostenidos y perfeccionados”, pues “sitúan a España en un entorno favorable a la inversión, como es en los casos de nuestros más directos competidores, Alemania, Noruega, Dinamarca, Francia, Reino Unido, etc.”, y que ello debiera ser completado con “la implantación del Sistema de Fiscalidad por Tonelaje (o tonnage tax), del que ya asimismo disfrutaban Holanda, Alemania, Noruega, Reino Unido, Grecia y Finlandia”.



Pero la pieza normativa en la que los navieros comparten inquietud con las autoridades de la Comisión Europea y la Administración española es, sin duda, el reto pendiente del proceso de liberalización: una Ley sobre el Marco Económico y Fiscal de los Puertos de Interés General. Una norma que asiente la seguridad jurídica y la libertad tarifaria, con la necesaria apertura de los servicios portuarios a la competencia, como única defensa de la mejora en la relación calidad/precio.

En este sentido, el Gobierno ya ha sido instado en sede parlamentaria, y no en otra dirección va dirigido el discurso liberalizador de Bruselas, al entender que los servicios al buque y a la carga tienen una fundamental incidencia en la formación del precio, es decir, la línea de flotación del negocio. El presidente de ANAVE recordó que *“este estímulo a la inversión –primordial– ya obra en el proyecto de Directiva de la Unión Europea y ha sido apoyado, con entusiasmo, por el Gobierno español”*.

El sector considera que este requisito definidor de la compe-



● La construcción naval registra un techo inversor y el sector reconoce que se halla en un ciclo expansivo.

tencia abierta en los servicios portuarios será *“imprescindible, si se quiere cumplir los fines del Short Sea Shipping competitivo*

con el transporte de carretera, que persigue integrarse en la cadena logística, y no podrá hacerlo si no es reduciendo los

costes del paso de la mercancía por los puertos”.

Compartir objetivos en seguridad marítima

Los dos conjuntos de propuestas sobre seguridad marítima (ERIKA I y II) que los navieros españoles adjudican al tesón demostrado en su defensa por la Comisaría de Transportes, Loyola de Palacio, son compartidos por el sector, lo mismo que las diferentes comu-

Cuadro 1. FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Tipos de buques	Registro Ordinario		Registro Especial		Otros Pabellones		TOTAL	
	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT
Petroleros y Obos	3	4.873	18	664.198	5	241.399	26	910.470
Graneleros	0	0	1	15.581	17	543.303	18	558.884
Carga General	2	980	11	34.441	40	101.273	53	136.694
Portacontenedores	1	1.381	19	143.268	9	52.365	29	197.014
Roll-on/Roll-off	2	2.607	38	329.015	6	46.062	46	376.684
Frigoríficos	4	5.158	6	16.143	21	66.640	31	87.941
Gaseros	0	0	3	9.384	5	47.929	8	57.313
Pasaje y Ferries	6	10.929	59	408.773	2	31.305	67	451.007
Otros	3	2.684	27	123.077	14	110.575	44	236.336
TOTAL	21	28.612	182	1.742.880	119	1.240.851	322	3.012.343

Datos al 1 de junio de 2001.



nicaciones e iniciativas UE sobre Puertos, Empleo y Formación Marítima, Libro Blanco sobre Transportes, etc., y la creación de una Agencia Europea de Seguridad se considera como el corolario final de este esfuerzo.

En palabras del presidente Alfredo Pardo, “*el lamentable accidente del ERIKA ha puesto de manifiesto la necesidad de revisar en profundidad y racionalizar las innumerables inspecciones a que hoy día están sometidos los buques por su Estado de bandera, las Sociedades de Clasificación, el Estado rector del puerto y los sistemas de vetting de los cargadores. Sería necesario conseguir simultáneamente la reducción del número, pero aumentar la fiabilidad de estas inspecciones*”.

El sector entiende que la forma más juiciosa de alcanzar estos objetivos sería la de “*devolver a las Sociedades de Clasificación la credibilidad perdida, con lo que las inspecciones de puerto podrían limitar-*

se a los aspectos documentales”, bien que “*compartimos la preocupación de las Sociedades de Clasificación por la necesidad de que les limiten sus responsabilidades, salvo en los casos de dolo o negligencia grave*”.

Consecuentemente a la extraordinaria longitud de las costas españolas y a que por ellas

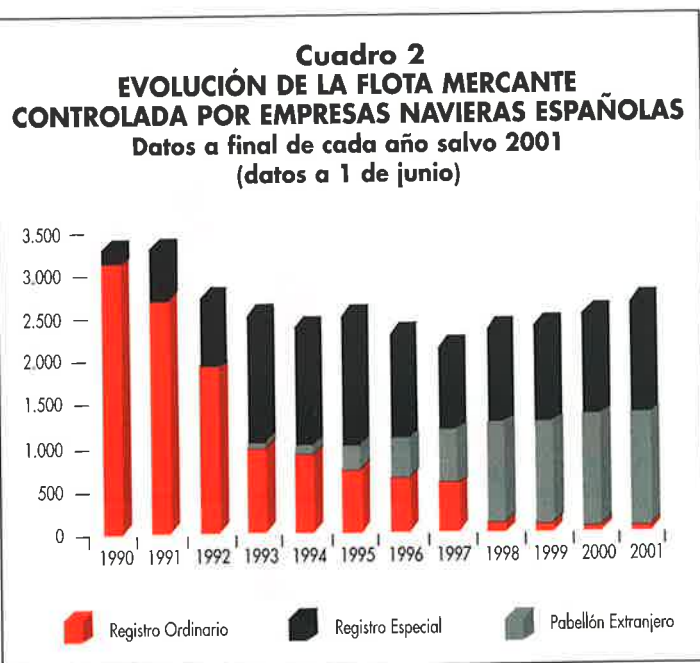
discurren algunas de las líneas marítimas más transitadas, el sector reafirma su sensibilidad y aporte a cuanto redunde en mejora de la seguridad marítima, a lo que habría de referirse un futuro Reglamento de Seguridad Operativa, que anunció el subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez.

Bases sólidas para el ciclo expansivo

El subsecretario de Fomento, que ostentaba la representación del titular, Álvarez-Cascos, expresó a la Asamblea de ANAVE su satisfacción por el hecho de que “*el sector atraviesa un ciclo expansivo, después de la inflexión de 1996, y debemos dotarle de unas bases sólidas para su adaptación a las leyes del mercado*”.

Para Adolfo Menéndez, “*si seguridad marítima y atención medioambiental son cuestiones horizontales del negocio y de nuestra mayor preocupación normativa, también hemos dirigido esfuerzos a los mecanismos de aval para la construcción y beneficios fiscales a la inversión, si bien el ‘tonnage tax’ deberá ser autorizado por el Ministerio de Hacienda*”.

Se refirió a la buena reputación del Estado español, “*el cuarto en cumplimiento mundial de sus tareas inspectoras y de control*”, a las que su Departamento ha sumado “*una serie de*





campañas de prevención y normativa sobre petroleros y cargas sólidas, pesca y náutica de recreo, así como la participación en el Programa EQUASIS, de signo armonizador de la seguridad marítima, y diversas acciones en materia de acceso a puertos, separadores de tráfico, formación continua, etc.”.

Siendo el negocio naviero “especial expresión del sentido del riesgo en la creación de riqueza” –finalizó– nuestro Ministerio es consciente de que alcanzar una situación de prestigio para el pabellón español, sus líneas, puertos y logística, es acompañar su suerte comercial; asimismo, como un reto exigente que nos impone la liberalización”.

El recurso a “la autopista del mar”

La vice-presidenta de la Comisión Europea y Comisaria de

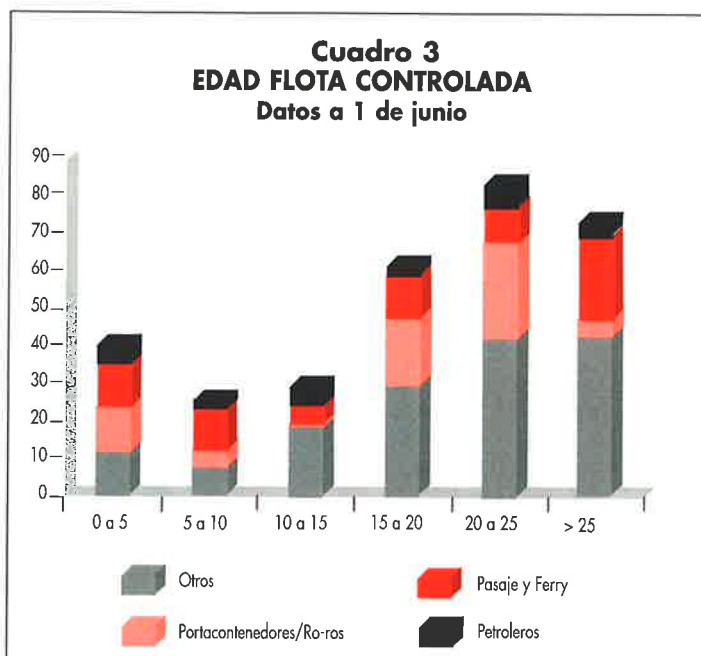
Transportes, Loyola de Palacio, pronunció la conferencia de clausura de esta XXIV Asamblea de ANAVE, compartiendo protocolo con el presidente, Alfredo Pardo, la directora general del Instituto Social de la Mari-

na, María Antonia Lucena, y el director general del Instituto Social de la Marina Mercante, López-Sors.

“En la Comisión Prodi estamos sentando las bases de una

política marítima europea, una Europa unida también por el mar, y las respuestas a la congestión de los transportes terrestres y aéreos nos sitúan en la obligada necesidad de visualizar la gran autopista del mar; el cabotaje de corta distancia y la intermodalidad con el tren...”, expresó Loyola de Palacio, después de saludar a la Asamblea y de congratularse del “histórico balance del sector”.

Para la Comisaria de Transportes, “una Marina Mercante competitiva y segura comporta planteamientos a escala global, fiscalidad transparente, protección social, fin de los monopolios y compartimentos estancos o situaciones dominantes, explorar nuevos mercados, etc. Hacia todo esto propendemos desde Bruselas, con un proceso liberalizador que, espero, podríamos cerrar en Madrid, con la presidencia española del 2002”.





● **Loyola de Palacio espera que bajo la presidencia española en 2002 se complete la liberalización del sector.**

En su actualizada referencia a lo que será la implantación del cabotaje de corta distancia ("Short Sea Shipping"), trazó un horizonte que "para los diez próximos años presentará incrementos del 38 por ciento en carga y del 24 por ciento en pasajeros", traducible a "más beneficios, más puestos de trabajo, equilibrio ambiental y bienestar de la Europa que pugna contra sus tradicionales cuellos de botella, los Pirineos, los Alpes, la congestión fronteriza, etc."

Formuló su convicción modernizadora y de suma de tecnología e intermodalidad a "un transporte que necesita rebajar costes, simplificar trámites de despacho, ganar tiempos y, desde luego, acabar con los puertos y los pabellones de conveniencia, sin lo que la gran autopista del mar ni será competitiva ni pasará del ámbito de las construcciones intelectuales... Europa y sus armadores ofrecen mayor y mejor oferta y de leal competencia, y desde la Comisión Europea vamos a esforzarnos en abrir nuevos mercados -China e India- o reequilibrar otros -EE.UU.-, al mismo tiempo que, con mecanismos fiscales, ayudaremos a repatriar buques al pabellón europeo".

En materia de seguridad marítima, y sin mostrar excesiva auto-complacencia por su tarea en los Programas ERIKA, Loyola de Palacio reconoció que "la Comisión no ha hecho sino defender al que cumple bien en seguridad y respaldar a la OMI, que debe solucionar lo desleal y lo subestándar, globalmente". En las mismas, la Comisión -añadió- "quiere un planteamiento global para los servicios portuarios, que no pueden continuar parcialmente abiertos a la competencia, porque esto perjudica la integración vertical del negocio marítimo y el esquema liberalizador mismo". ■

Cuadro 4. RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES (Tm)

		1999	2000	Diferencia	Variación (%)
Graneles líquidos		118.468.239	124.838.309	6.370.070	5,38
Graneles sólidos		88.859.935	92.273.398	3.413.463	3,84
Mercancía general	Convencional	38.165.591	41.308.191	3.142.600	8,23
	Containerizada	63.210.495	67.642.391	4.431.896	7,01
	Total	101.376.086	108.950.583	7.574.497	7,47
Total		308.704.259	326.062.290	17.358.031	5,62

Cuadro 5. CONSTRUCCIÓN NAVAL 1970-2000



S. de Francisco

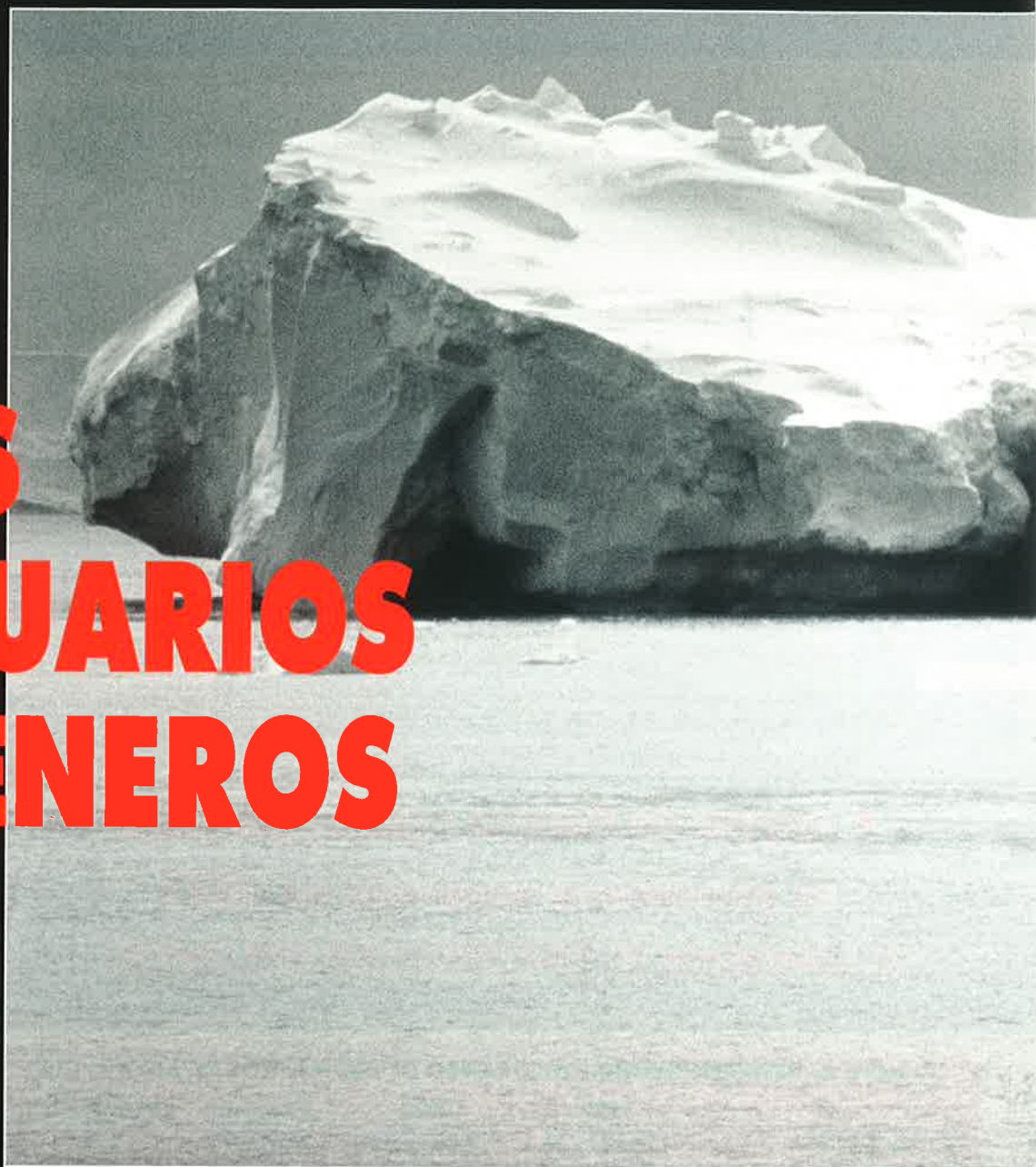
Japón hace
valer su política
de compra de
votos en la CBI

VETO A LOS SANTUARIOS BALLENEROS

La 53 reunión de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada a finales de julio en Londres, estuvo marcada por el escándalo y el enfrentamiento. Algo que ya es habitual en las reuniones de este organismo, donde Japón, a falta de otros argumentos, hace valer su poderío económico. Y lo hace comprando el voto de países pertenecientes a la CBI o haciendo que ingresen en ella —como en el caso de Namibia, Gabón y Marruecos— para respaldarle en las votaciones, algo que admitió Maseyuku Komatsu, del Ministerio de Pesca de Japón. El enfrentamiento alcanzó la más alta intensidad cuando Australia y Nueva Zelanda volvieron a proponer la creación de un santuario ballenero en

el Pacífico Sur. El bloque nipón, junto a Noruega, logró echar abajo la propuesta. Mientras, y por vez primera, representantes de la industria turística de avistamiento de cetáceos estuvieron presentes en la reunión para defender esta alternativa frente a la captura de ballenas. Esta actividad turística llevó hasta las islas Canarias el pasado año más de un millón de personas, ocupando el segundo lugar del mundo en importancia, tras los Estados Unidos.

© GREENPEACE/NEWMAN





© GREENPEACE

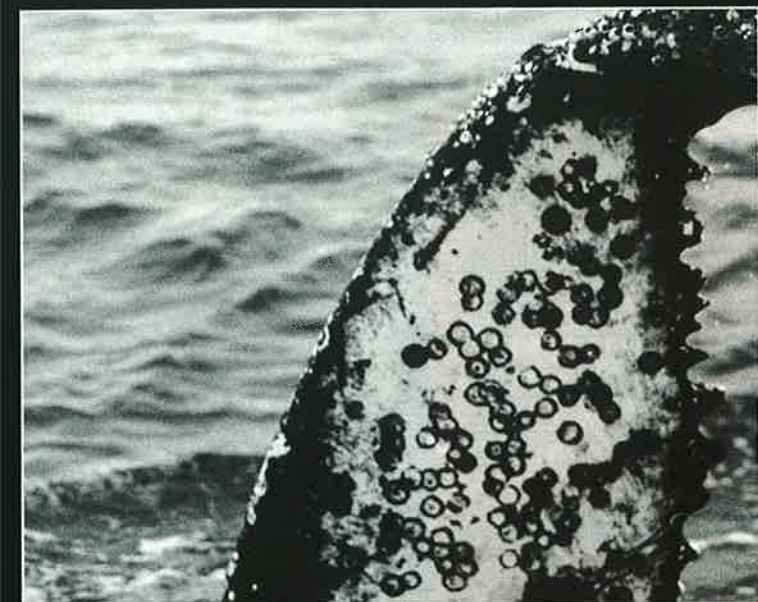
España, finalmente, se unió al grupo de países formado por Alemania, Argentina, Australia, Brasil, Chile, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Holanda, India, Italia, México, Mónaco, Nueva Zelanda, Reino Unido, Sudáfrica, Suecia y Suiza, y votó a favor de la propuesta de convertir las aguas del Pacífico Sur en santuario ballenero. En total, 20 votos que no lograron alcanzar el 75% necesario para que saliera adelante.

Y es que España dudó, hasta unos días antes, sobre el contenido de su voto (como hizo saber la propia delegación española ante la CBI, se barajaba la posibilidad de abstenerse ante la propuesta de creación del santuario en el Pacífico Sur). Tras esta indecisión, lo que se ocultaba era el disgusto español por el veto a la Unión Europea para que entrara en los organismos que gestionan los caladeros del Pacífico.



España, junto con otros 19 países, votó a favor de la propuesta de crear un santuario ballenero en el Pacífico Sur. **Japón logró vetar su creación con el respaldo de su "bloque aliado" y Noruega.**

© GREENPEACE/GUTMAN



Durante unos días, la CBI estuvo pendiente de la decisión española, que siempre ha mantenido una postura clara a favor de la protección de los cetáceos, como lo demuestra el que fuera pionera, a pesar de disponer de una flota ballenera, en promover y apoyar la moratoria de 1986. Sabedores de ello, el director ejecutivo de Greenpeace, Juan López de Uralde, solicitó reunirse con el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, para que los desacuerdos pesqueros con los países que proponían la creación del santuario no interfirieran en la tradicional política de protección de las ballenas mantenida por España. Y así fue.

Tras la votación, la organización ecologista señaló que *con este voto favorable, el Gobierno español demuestra su compromiso con la conservación de las ballenas.*

El deseo de creación de este santuario impulsado por Australia y Nueva Zelanda, y que cuenta con el apoyo de numerosos estados del Pacífico Sur¹, se vino abajo por la oposición de Noruega y Japón, junto a un grupo de países sin intereses balleneros pero en los que Japón ha realizado importantes inversiones económicas que condicionan su posterior apoyo en las votaciones en la Comisión Ballenera Internacional. Lograron 13 votos, los suficientes para bloquear la propuesta.

¹ Las naciones del Pacífico Sur han reclamado en repetidas ocasiones el establecimiento de este santuario. La más reciente de ellas fue en Apia, Samoa, el pasado mes de abril. La propuesta contaba con el respaldo de las islas del Pacífico Sur, cuyas aguas estarían incluidas. Esta declaración fue firmada por los ministros de Australia, Fiji, Kiribati, Nueva Zelanda, Niue, Papua Nueva Guinea, Samoa, Tokelau; representantes ministeriales de las Islas Cook, Tuvalu y Tonga; representantes de Samoa Americana, Nueva Caledonia, Polinesia Francesa, Wallis y Futuna.

De nada sirvieron las declaraciones realizadas al final de la anterior reunión de la CBI por el Primer Ministro de Medio Ambiente australiano, Robert Hill, que señaló: *no llego a comprender cómo un bloque de países situados en el Caribe puede frustrar las aspiraciones de un grupo de Estados isleños ubicados en el Pacífico*. Como tampoco sirvió de mucho el que se destapara la política de compra de votos.

© GREENPEACE/CUNNINGHAM

Manipulación de los votos

La indignación de los países de la zona, junto a los del bloque proteccionista, llegó a su punto más alto antes incluso de la reunión, tras las declaraciones realizadas a la cadena ABC australiana por Maseyuku Komatsu, del Ministerio de Pesca de Japón. Unas declaraciones que contrastan con los desmentidos de los representantes de la industria ballenera nipona a las acusaciones de compra de votos.

Después de definir a los rorcuales aliblanco como las "cucarachas del mar", porque hay muchas y porque son veloces (unas "cucarachas" que se venden a 30.000 pesetas el kilogramo en su país), admitió que Japón ve las ayudas al desarrollo como una gran herramienta para asegurar que los países en vías de desarrollo voten a favor de la caza de ballenas en la CBI. *Para que se tenga en cuenta nuestra postura, es normal que apelemos a esas herramientas. Creo que no hay nada malo en ello.*

El Primer Ministro de Antigua y Barbuda, Lester Bird, también se sumó al reconocimiento público de esta situación al señalar que su Administración recibía ayudas económicas de Japón por apoyar la caza de ballenas. *Si podemos apoyar a los japoneses, y a cambio ellos nos brindan asistencia, no voy a ser hipócrita, es una buena razón para hacerlo.*



No es de la misma opinión la organización Greenpeace, que a través de uno de sus portavoces afirmó: *Es escandaloso que Japón simplemente pueda comprar las decisiones de la CBI y echar por tierra la voluntad de una gran mayoría que quiere ver a las ballenas protegidas. A menos que la comunidad internacional condene este tipo de*

corrupción, el retorno a la caza comercial de ballenas a escala y su comercialización es sólo cuestión de meses.

Atherton Martin, quien dimitió de su cargo como ministro de Medio Ambiente de Dominica el pasado año como protesta del soborno que su país había aceptado de Japón para votar en

contra del establecimiento de un santuario ballenero en el Pacífico Sur (ver MAR 386, septiembre 2000), acudió a esta reunión para insistir en el problema de la compra de votos y mostrar las oportunidades del turismo de avistamiento de cetáceos que se ofrece a los países del Caribe y el Pacífico Sur.

El escándalo y las numerosas críticas recibidas no han amilanado a Japón. Entre los países "reclutados" se encuentran seis Estados caribeños (Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Santa Lucía, San Vicente y Las Granadinas y San Kitts y Nevis) y Guinea. Panamá y Marruecos se han unido este mismo año a la CBI de la mano de Japón. Gabón y Namibia han participado como observadores. Casualmente, en todos ellos el país nipón ha realizado importantes inversiones económicas.

NÚMERO APROXIMADO DE BALLENAS

Especie	Área	Recuento	Ejemplares
Rorcual aliblanco (minke)	Hemisferio Sur	1982-1990	761.000*
	Atlántico Norte	1987-1995	149.000
	Pacífico Noroccidental	1989-1990	25.000
Azul	Hemisferio Sur	1988-2000	400-1.400
Rorcual	Atlántico Norte	1969-1989	47.300
Gris	Pacífico Nororiental	1997-1998	26.300
Groenlandia	Mar de Bering y Beaufort	1988	7.500
Jibarte	Atlántico Noroccidental	1979-1986	5.500
	Hemisferio Sur	1988	10.000
Calderón	Atlántico Central y Nororiental	1989	780.000

* El Comité Científico de la CBI considera que la estimación de rorcuales aliblanco en el Hemisferio Sur parece no ser válida, ya que la población puede ser apreciablemente menor que la aceptada por este mismo Comité en 1990.

Fuente: CBI.



Como señala a MAR María José Caballero, responsable de la campaña de Océanos de Greenpeace, estos hechos dejan claro la intención de Japón de proseguir con su política, una política que puede acabar con la CBI. *Los estados miembros de la CBI deben dejar claro al Gobierno de Japón que su actitud supone un abuso de poder económico y que sus maniobras representan una amenaza para la compleja estructura de los acuerdos internacionales.*

Maniobra de Islandia

Dentro de esta política dirigida a dinamitar a la CBI desde dentro del propio organismo que últimamente vienen practicando Noruega y Japón (recordemos que en anteriores ocasiones estos países trataron de reducir el peso de la CBI creando organismos paralelos que concluyó en rotundos fracasos), se sumó una nueva maniobra que perseguía

atentar directamente contra la moratoria actualmente vigente. La protagonizó Islandia, que abandonó la CBI en 1992, y quería volver a formar parte de este foro al tiempo que presentaba una objeción a la moratoria sobre la caza comercial. Antes de que se realizaran las votaciones, Japoneses y noruegos realizaron una serie de maniobras legales en apoyo de Islandia.

Australia presentó una propuesta para oponerse a esta maniobra en la que se contemplaba que Islandia entrara como observador en esta reunión, sin derecho a votar las decisiones clave. Esta propuesta salió adelante con 19 votos a favor de la propuesta australiana (entre ellos, el de España), 3 abstenciones y 16 no-participaciones en la votación. Tras esta votación, María José Caballero destacó que *Greenpeace siente un gran alivio al ver que los descarados intentos de Islandia para minar la Comi-*



Por vez primera, un representante del Ministerio de Pesca de Japón reconoció y justificó la política de inversiones multimillonarias en otros países condicionada al voto a favor de sus tesis en la CBI.

sión Ballenera Internacional han sido descubiertos pero subraya una vez más su preocupación al destacar que el hecho de que las votaciones hayan estado tan ajustadas es el resultado directo de la oscura estrategia de Japón, y esto es muy grave.

En otro orden de cosas, se planteó nuevamente a Japón que detuviera su lucrativa "caza científica" en el Océano Antártico y en el Pacífico Norte, y que supone la muerte de unas 550 ballenas de tres especies diferentes (440 rorcuales aliblanco, 50 cachalotes y 50 rorcuales tropicales). La misma recomendación se hizo a Noruega, que cada año se autoconcede una cuota para cazar rorcuales aliblanco, junto con el ruego de que no reanude, la exportación de productos derivados de la ballena a Japón, prohibido por la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas

(CITES). En ambos casos, se sabe que de nada sirven estas peticiones, que se realizan en todas las reuniones, porque ambos países no están dispuestos a acatar las decisiones de la mayoría.

Una nueva prueba de que ello será así es que la Agencia de Pesca japonesa se ha negado a proporcionar garantías a Greenpeace de que seguirá proporcionando ayudas e inversiones a los países donde las viene efectuando independientemente del voto de los mismos en la CBI. Ello viene a dejar bien claro que su política de compra de votos va a continuar y que en la próxima reunión de la CBI, que tendrá lugar en Shimonoseki, Japón, la hará valer para lograr sus objetivos, que no son otros que reanudar en toda regla la caza comercial de ballenas y la comercialización de productos.

Difícil situación de la CBI

El país nipón quiere hacer valer su fuerza económica. La Comisión Ballenera Internacional está en un callejón sin salida. Los poco democráticos argumentos de Japón sólo pueden ser contestados con la reacción de la comunidad internacional. Una reacción que quizás encuentre su mejor acción en responderle con la misma moneda. Y es que, si la actuación del país asiático se basa en sus fuertes intereses económicos, la mejor contestación puede venir del sector económico proveniente del turismo de avistamiento de cetáceos. Un sector que viene incrementando sus ingresos desde 1994 a un ritmo anual del 16% (ver recuadro).

Los movimientos y presiones realizados por este sector se empiezan a dejar notar. De hecho, representantes de la industria turística de avistamientos de cetáceos de Australia, Nueva Zelan-



“Los Estados miembro de la CBI deben dejar claro al Gobierno de Japón que su actitud supone un abuso de su poder económico y que sus maniobras representan una amenaza para la compleja estructura de los acuerdos internacionales” (María José Caballero.)

© GREENPEACE



ESPAÑA, SEGUNDO PAÍS DEL MUNDO EN “AVISTA

La actividad turística ligada al avistamiento de ballenas registra, desde hace años, un notable incremento. Un claro ejemplo lo encontramos en las islas Canarias. Hasta allí se desplazó, durante el año 2000, más de un millón de personas con el objeto de ver a estos gigantes del mar (ballena calderón), lo que ha convertido a esta zona en el segundo lugar del mundo en “avistamientos”, sólo por detrás de Estados Unidos. La facturación del sector superó los dos mil millones de pesetas.

Curiosamente, desde Islandia, país que trata de reiniciar la caza comercial de ballenas, acudieron, en 1991, cien personas; el año pasado la cifra se incrementó hasta las 44.000.

El crecimiento se está produciendo a tal velocidad que esta, en apariencia, inofensiva actividad para las ballenas se está convirtiendo en un serio peligro para ellas. De los cuatro millones de observadores, en 1991, que acudieron ver a estos mamíferos en los 31 países donde se desarrolla esta

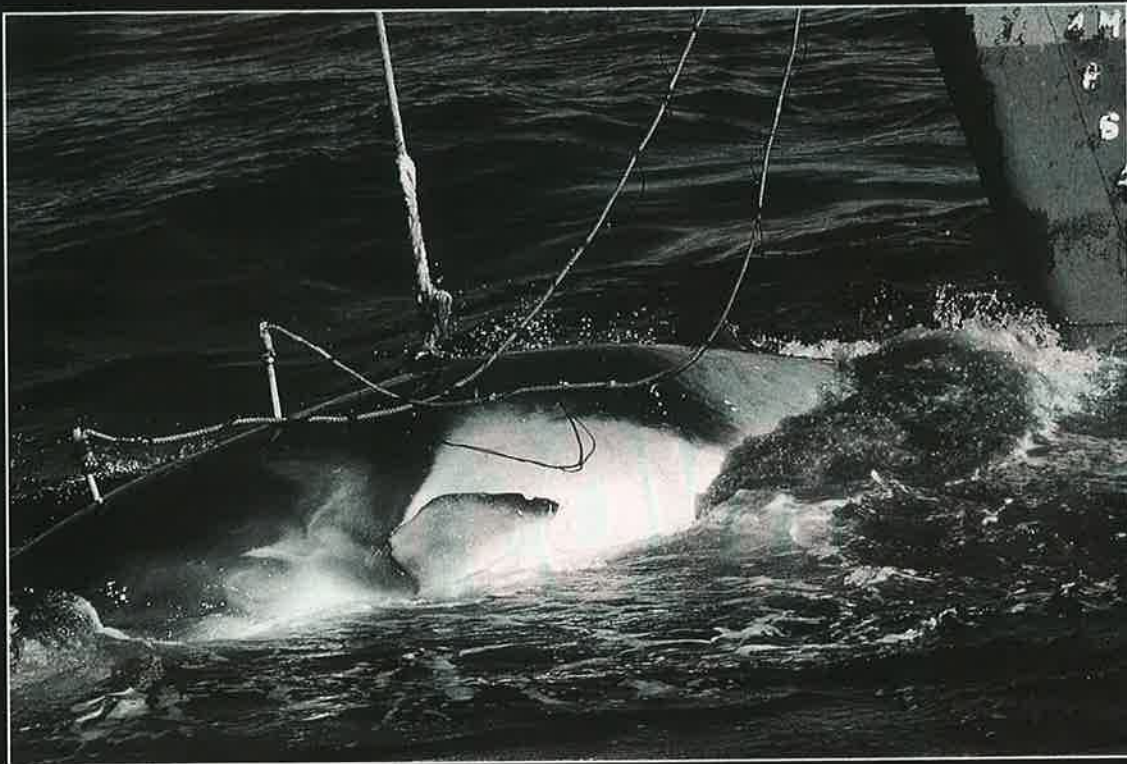
actividad, se pasó a más de nueve millones en 1998, según datos de la Sociedad Española de Cetáceos. En ese mismo año ya eran 87 los países donde se había establecido el turismo de observación de cetáceos.

Los accidentes se han ido incrementando, igualmente, al quedar los animales rodeados por varias embarcaciones o aproximarse éstas excesivamente a ellos. Además, los científicos ya han advertido que el ruido producido por los motores de las embarcaciones puede provocar la pérdida de audición de las ballenas, lo que explicaría el que en algunos casos no se aparten de las embarcaciones, llegando a colisionar con ellas.

Como señala un portavoz de la Sociedad Española de Cetáceos, el Gobierno canario ha regulado la actividad de estas empresas turísticas, pero Andalucía aún no lo ha hecho. Y la franja entre Algeciras, Gibraltar y Tarifa está invadida por empresas dedicadas al “avistamiento” de cetáceos. Sólo en Tarifa



El turismo de avistamiento de cetáceos puede que se convierta, en un futuro próximo, en la mejor forma de frenar los intereses económicos que noruegos y japoneses tienen en que se reinicie la caza comercial de ballenas.



© GREENPEACE/MORGAN

da y Tonga estuvieron presentes en la reunión de la CBI. Allí mostraron a los participantes la importancia de esta industria, proporcionándoles la posibilidad de disponer de una economía controlada frente a la dependencia de las ayudas internacionales (en clara alusión al imperialismo económico que están ejerciendo los japoneses).

Greenpeace animó a las naciones del Pacífico Sur a seguir la senda iniciada por la Polinesia francesa y Tonga, donde han otorgado protección a las ballenas dentro de sus aguas territoriales hasta que la CBI les conceda una protección completa a través de la creación de santuarios balleneros regionales.

El camino marcado por estos países tal vez suponga la mejor manera de frenar la política de Japón, Noruega e Islandia, que pretenden reiniciar la caza comercial sin atender a la situación por la que atraviesan estos animales, muchos de ellos en evidente peligro de extinción.

Quizás resulte anecdótico, pero también revelador: Un grupo de 300 turistas anuló sus viajes a la isla caribeña de Santa Lucía (uno de los Estados que vota junto a Japón), por el apoyo de su Gobierno a la caza comercial de ballenas. Esta situación llevó a la Asociación Hotelera de Santa Lucía a manifestar su disgusto por la posición de su Gobierno en este asunto, al tiempo que su presidenta señalaba que tanto esta organización como la Junta de Turismo de Santa Lucía habían recibido cientos de mensajes por correo electrónico advirtiendo de las posibles repercusiones negativas para el sector turístico si ese país sigue apoyando a Japón en la caza de ballenas. ■

IENTOS"

hay 34 barcos dedicados a esta actividad. Ante esta falta de regulación, las propias empresas del sector con base en Tarifa han pactado un código de conducta, apoyadas por los investigadores con los que trabajan en estrecha colaboración, para que los barcos que prestan este servicio no se aglomeren ni realicen aproximaciones invasoras o perturbadoras para estos animales. Buena parte de los Estados del Pacífico están empezando a sacarle partido a esta lucrativa actividad. De hecho, como se señalaba en el artículo, están procediendo a proteger sus aguas al tiempo que reclaman la creación de la reserva en el Pacífico Sur para garantizar su supervivencia. Incluso Japón está viendo cómo el turismo le empieza a suponer una importante fuente de ingresos, como destaca a MAR María José Caballero. Ante la importancia que está tomando esta actividad, el Comité Científico de la Comisión Ballenera Internacional está realizando los estudios oportunos para poner en marcha programas de avistamiento de cetáceos.

Y es que hay que evitar que esta actividad, que puede constituir un elemento de gran importancia en la lucha por evitar la caza de ballenas, se convierta en algo más nocivo todavía para su supervivencia. Las ballenas no sólo están amenazadas por la caza que efectúan, fundamentalmente, Japón y Noruega, sino que la degradación ambiental, el cambio climático, el deterioro de la capa de ozono (que está afectando a la producción de krill, alimento de gran importancia para estos cetáceos) y las contaminaciones química y acústica también tienen una gran importancia.

La organización ecologista Greenpeace está a favor del desarrollo de la actividad turística de avistamientos siempre que se haga con las debidas garantías para los animales, como señala María José Caballero: *Este turismo, siempre que se haga con fines educativos, científicos y conservacionistas, a Greenpeace le parece bien.* ■

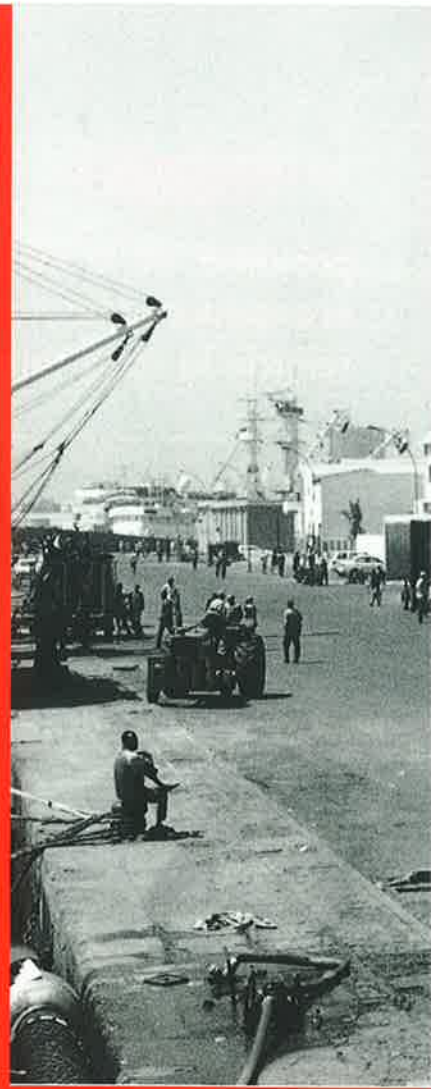
R.G

Raúl Gutiérrez

**Para paliar los efectos
negativos por la no
renovación del acuerdo
pesquero con Marruecos**

ESPAÑA BUSCA CALADEROS ALTERNATIVOS PARA LA FLOTA

El Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación está desarrollando en los últimos meses una ofensiva para tratar de buscar caladeros alternativos donde ubicar al menos una parte de la flota que hasta hace casi dos años operaba tradicionalmente en aguas de Marruecos y del banco canario-sahariano. Aunque las negociaciones para la renovación de los acuerdos de pesca corresponden íntegramente a la Comisión de la Unión Europea, la Administración española, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima y en otros casos con la visita directa del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, ha llevado a cabo una amplia ronda de contactos con los responsables en materia de pesca de aquellos países cuyas aguas pueden ser de interés para los barcos que faenaban en virtud del compromiso con Marruecos, pero también para otras flotas. En algunos casos se trata de países con los que ya existen algunas relaciones en materia de pesca y sobre los que se conocen sus caladeros. En otros casos se trata sin embargo de países más lejanos donde en primer lugar se quieren desarrollar campañas experimentales para evaluar los recursos.





Aunque es pronto para evaluar los resultados de estas conversaciones, en medios cercanos a la Administración existe un cierto optimismo ante la posibilidad de ubicar unos 80 barcos en sociedades mixtas para las que habría mayores apoyos comunitarios. Estos compromisos se espera vayan cerrándose en los próximos meses para que antes de fin de año, cuando en principio terminan las ayudas, la mayor parte de esa flota esté recolocada.

Tras la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos, uno de los caladeros más importantes para la flota afectada es el de Mauritania, con quien la Comisión de la Unión Europea ya llegó a un nuevo compromiso el pasado mes de julio que ha supuesto mejoras para la actividad de la flota. Mauritania ha sido tradicionalmente una salida para muchos de los barcos que en los últimos años tuvieron que abandonar las aguas del Sahara bajo la Administración de Marruecos y en este momento sigue siendo el más interesante para esta flota tanto por el volumen de sus capturas como por su cercanía con España.

En las páginas siguientes se ofrece amplia información sobre este nuevo acuerdo de pesca.

Argelia

En la agenda del ministro de Agricultura Miguel Arias Cañete y su equipo figura una docena de países, algunos ya visitados y otros en cartera. De todos ellos, las primeras conversaciones para la búsqueda de una alternativa al caladero de Marruecos se concentraron en Argelia. Los contactos se desarrollaron ya en el mes de abril pasado cuando giró una visita a ese país el director general de Recursos Pesqueros, Arturo Abelló. En ese primer

ESPAÑA BUSCA CALADEROS ALTERNATIVOS

viaje el señor Abelló estuvo acompañado por técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima, del Instituto Español de Oceanografía y de armadores de Almería, Las Palmas y Alicante.

Este primer contacto sirvió para comprobar que las relaciones eran buenas y, sobre todo, que había un interés mutuo para avanzar en una política de colaboración en materia de pesca. Los españoles conocen bien la zona y, junto a la posibilidad de estar en esas aguas como empresas mixtas, también estiman la posibilidad de abrir una vía para faenar con pabellón español para la captura de especies de interés como son el atún y el pez espada.

Tras este viaje de una delegación española, a primeros del pasado mes de julio el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete giró una visita a ese país con el fin de impulsar una mayor cooperación en pesca. El responsable de pesca español se entrevistó con su colega argelino Omar Ghoul, con quien analizó la posibilidad de poner en marcha un compromiso en materia de empresas mixtas. Esta colaboración se podría extender a otras cuestiones en el mismo ámbito pesquero como la investigación, la gestión de caladeros y la normativa. A consecuencia de estos contactos, según fuentes de la Administración, ambos países estarían elaborando un programa de cara al estable-

cimiento de empresas mixtas. Como culminación de los contactos anteriores, está prevista la celebración de un seminario en España para el próximo mes de octubre con representantes del sector de la pesca en Argelia. En principio, se baraja la posibilidad de poner en marcha media docena de empresas mixtas, pero tampoco se descarta que puedan faenar barcos con bandera española en la modalidad de arrastre.

Existen conversaciones y contactos con una docena de países donde ubicar los barcos de mayor tamaño.

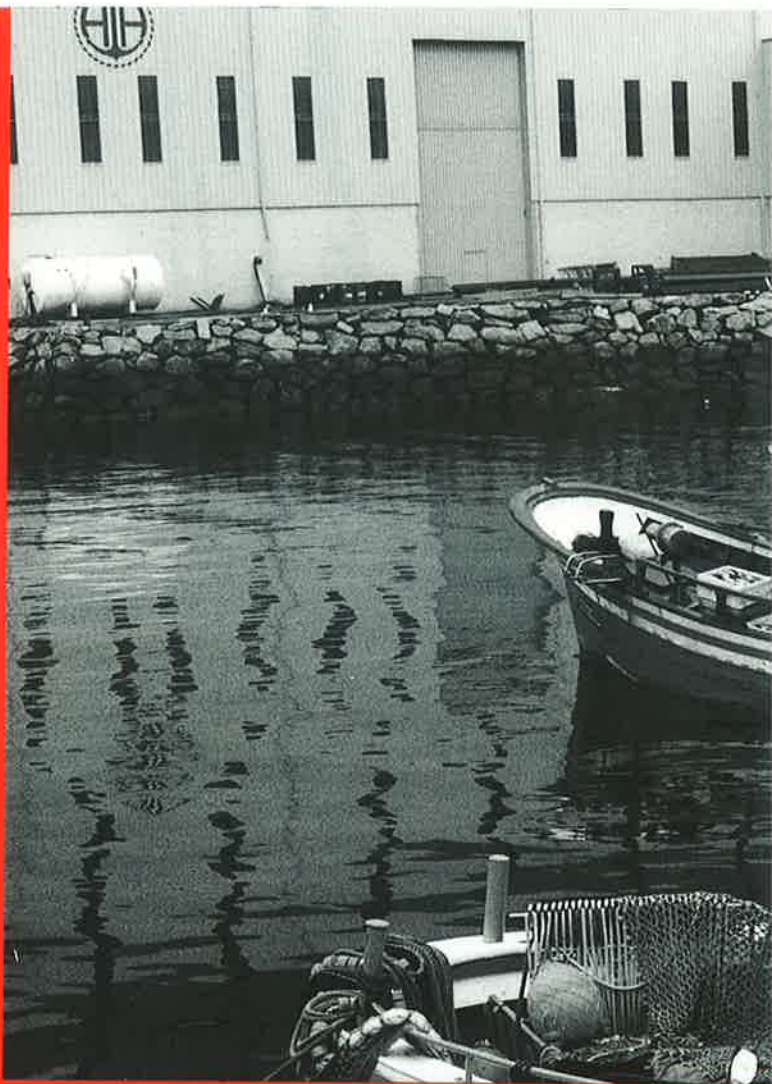
ambos países para explorar posibilidades de pesca y bajo qué fórmulas.

En el caso de Namibia se trata de un país con el que en su día hubo un acuerdo con la Unión Europea. Hoy no existe tal compromiso, pero, a pesar de ello, existe una fuerte presencia de empresas españolas en el sector de la pesca mediante acuerdos privados o con la constitución de sociedades. Parte muy importante de algunas de las cuotas que hay en esas aguas las pescan armadores españoles con sociedades ubi-

África Sur

Por su cercanía con España y también por las posibilidades contrastadas de pesca, los países africanos se han llevado el grueso de las actuaciones de la Administración española. Dos de esos países importantes serían Namibia y Angola, cada uno con una problemática diferente.

Miguel Arias Cañete viajó a finales de mayo a





cadadas en ese país. España quiere que se amplíen esas relaciones en materia de pesca al margen de que haya o no un acuerdo con la Unión Europea. Para España se considera un caladero interesante para una parte de la flota afectada por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. Tras entrevistarse con el presidente de Namibia, Sam Mujoma, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación mantuvo una reunión con la ministro de Pesca de Angola, Fatima Jardim. En este caso, las conversaciones giraron en relación con la renovación del acuerdo actualmente suscrito con la Unión Europea y que se debe renovar para el próximo año. Se trata de uno de los acuerdos más importantes para la flota española, y más concretamente, la marisquera de Huelva, que lleva en esas aguas casi medio siglo. España planteará a Bruselas una mayor cooperación en política de pesca con Angola.

Junto a las conversaciones para la mejora de los acuerdos actuales o la búsqueda de nuevos compromisos, en los últimos meses se ha producido la renovación de dos acuerdos importantes para la flota española también en aguas de ese continente. Se trata de los acuerdos con Guinea Bissau y con Cabo Verde.

El de Cabo Verde entró en vigor el pasado uno de julio y, según las estimaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, con mayores posibilidades de pesca, que van a beneficiar en los próximos tres años a barcos de las Comunidades Autónomas de Galicia, Canarias, País Vasco, Andalucía y Cantabria. El acuerdo lo utilizan España, Francia y Portugal. De acuer-

do con el nuevo protocolo, tienen derecho a acceder a ese caladero un total de 62 barcos palangreros de los que 52 serán españoles, frente a los 18 que figuraban en el compromiso anterior. En barcos cañeros accederán a esas aguas 18 buques comunitarios de los que 10 serán españoles, frente a los dos que tenían derecho anteriormente. Los atuneros cañeros mantienen las mismas posibilidades de pesca que en el acuerdo anterior. El acuerdo contempla la entrada de 37 barcos, de los que 19 son españoles. El coste del acuerdo es de 680.000 euros al año, 400.000 como compensación financiera y el resto como cooperación. Los palangreros deben descargar el 5% de sus capturas en ese país, algo que ya estaban haciendo en el pasado.

Las empresas mixtas se consolidan como la principal salida para esa flota.

Otro muy importante acuerdo suscrito en estos meses ha sido el de Guinea Bissau que estará en vigor hasta el 15 de junio del año 2006. La flota que beneficiará del mismo se halla en las Comunidades Autónomas de Andalucía, País Vasco, Canarias, Galicia y Cantabria. Con este nuevo compromiso tienen posibilidad de acceder a esas aguas arrastreros congeladores marisqueros con 9.600 TRB por año, de las cuales 2.400 corresponden a la flota española. Se trata de una cifra igual a la que figuraba en el acuerdo anterior y de la que solamente se utilizaba el 50%. La Administración estima que ese sobrante anterior lo podrán utilizar ahora otros barcos. Esta opinión no es sin embargo totalmente compartida por el sector, desde donde se estima que cuando unos derechos no se utilizan en su totalidad es porque no

ESPAÑA BUSCA CALADEROS ALTERNATIVOS

son rentables. En su opinión, hacer uso de las 2.400 TRB podía suponer bajar la rentabilidad de toda la flota que faena en ese caladero.

Los arrastreros congeladores de peces y cefalópodos podrán utilizar 2.800 TRB, de las que 1.860 corresponden a España. Igualmente podrán faenar 40 barcos comunitarios atuneros cerqueros congeladores, de los que 19 serán españoles, dos más que en el acuerdo anterior. Finalmente, el acuerdo contempla la posibilidad de faenar para 36 buques atuneros cañeros y palangreros de superficie, de los que 25 serán españoles. El protocolo anterior contemplaba 52 barcos para toda la UE.

El coste de este acuerdo es de 10 millones de euros al año durante los tres primeros años y de 10,500 millones los dos últimos años de vigencia del acuerdo. Junto a la compensación financiera, también se contemplan fondos en materia de cooperación en campos como la investigación, formación, el control de recursos, la gestión de caladeros, etc.

Caladeros más lejanos

Junto a una serie de caladeros en el continente africano donde, por unas u otras vías, se halla presente desde hace muchos años la flota española, en los úl-

timos meses se han hecho primeras aproximaciones a otros países más lejanos pero cuyos caladeros pueden ser de un gran interés para el futuro de los armadores.

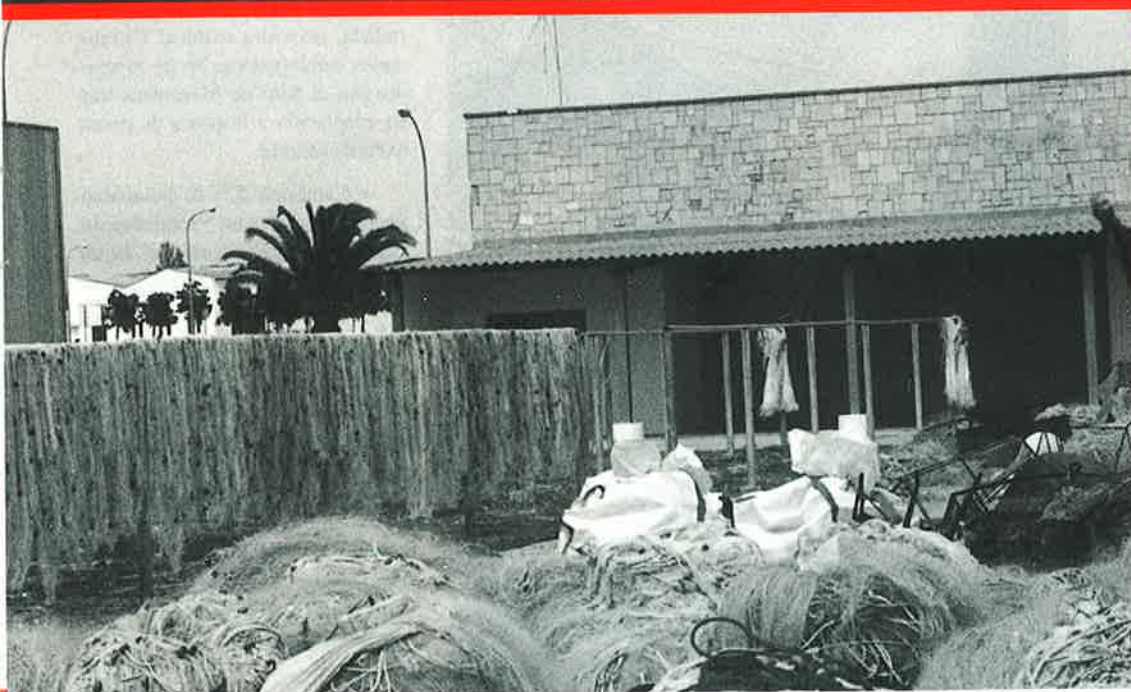
Uno de los países sobre los que han centrado la atención los responsables de la Administración pesquera española, y muy concretamente de la gallega, es Yemen. Responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima, junto con armadores gallegos y personal de la Comunidad Autónoma gallega, viajaron a ese país el pasado mes de julio para conocer sobre el terreno la realidad pesquera de ese país, manteniendo contactos tanto con el sector como con responsables de la Administración pesquera. La primera impresión sobre las posibilidades de pesca en ese país ha sido muy positiva y se espera que todo ello se concrete en compromisos concretos y en licencias para la pesca. La misma situación se plantea en relación

con Omán. Existen importantes recursos en cefalópodos y un paso previo sería el desarrollo de algunas campañas experimentales.

Entre otros países que han estado también en la agenda de la Administración española se halla Irán, donde, por el momento, no se ven grandes posibilidades para colocar barcos españoles en aquellas aguas. Eritrea ha ofrecido una

**Como medida
previa se
están
desarrollando
varias
campañas
experimentales
para ver las
posibilidades
de los
caladeros más
desconocidos.**





política de colaboración en materia de pesca y muy especialmente, en el marisco. En este caso, los barcos llegarían a esas aguas mediante acuerdos privados. Libia también tiene posibilidades de pesca, aunque existen dificultades por la estructura de su economía. No se confía en la posibilidad de llegar a acuerdos con las empresas estatales y se espera que se puedan lograr compromisos con sociedades privadas. Sería un caladero con la mirada puesta en el futuro. Finalmente, sin salir de esta zona, no se descartan posibilidades de pesca en Túnez, donde el gobierno ha elevado del 43% al 63% la participación del capital extranjero en una empresa mixta. Se ven posibilidades de pesca y, como primera medida, se pondrán en marcha campañas experimentales para ver la realidad de cada caladero.

En el continente americano las actuaciones desarrolladas hasta la fecha se han centrado en el inicio de campañas experimentales antes de llegar a ningún acuerdo en materia de pesca. En esta línea se han planteado propuestas de colaboración para llevar a cabo campañas con países como Panamá, Nicaragua y El Salvador. Para estas actuaciones la Administración tenía dificultades para encontrar barcos. Por el contrario, ya se están desarrollando campañas experimentales en Perú para la explotación, entre otras especies, del bacalao de profundidad y otras especies demersales. Estas campañas las están llevando a cabo los barcos "Illa de Rua", "Playa do Villar" y "Nepomuceno" y tienen una duración de siete meses.

La Administración pesquera española espera que todo el conjunto de iniciativas suponga la reubicación de los barcos de gran tamaño que no han ido para el desguace por voluntad de sus armadores y que se hallaban pescando en el caladero marroquí. ■

Vidal Maté.

Con la firma
del nuevo
acuerdo

AUMENTAN LAS POSIBILIDADES DE PESCA EN MAURITANIA

La Unión Europea y Mauritania suscribieron el pasado mes de julio un nuevo acuerdo de pesca que tendrá una duración de cinco años y que permitirá la actividad en aquellas aguas a unos 200 barcos españoles frente a una media de entre 120 y 140 embarcaciones que lo hacían en virtud del compromiso anterior.

El nuevo acuerdo ha supuesto una mejora significativa para Mauritania en materia de compensaciones financieras al pasar las mismas de 53,5 millones de euros anuales a 86 millones. Para todo el período de duración del compromiso, eso se traducirá en unas ayudas de 71.600 millones de pesetas frente a los 44.300 millones de pesetas que estaba recibiendo en el pasado. A esas cifras se unen también los cánones de los armadores, al igual que sucede en otros acuerdos.

En medios de la Administración el acuerdo se ha calificado como positivo y en el sector ha sido recibido igualmente con optimismo en cuanto puede suponer un cierto alivio para parte de la flota que se vio afectada por la no renovación del acuerdo con Marruecos.

Según los datos que estaba manejando el sector hasta ahora, en virtud del acuerdo anterior estaban faenando una media de entre 120 y 140 barcos, aunque, en opinión de la Administración, a consecuencia de las condiciones técnicas existentes, algunas posibilidades de pesca estaban infrautilizadas. Con el nuevo acuerdo aumentan las posibilidades de pesca en el segmento de las flotas de marisqueros, cefalopoderos y atuneros cañeros, mientras se modifican de forma importante las condiciones técnicas para las flotas dedicadas a la merluza negra y otras especies de arrastre. Todo ello, en una estimación de la Administración, se traducirá en la incorporación de unas 60 unidades a ese caladero, en su mayor parte procedentes de la flota que operaba en las aguas de Marruecos.

Según los datos elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, éste sería el conjunto de las posibilidades de pesca que se contemplan en el nuevo acuerdo:

- Categoría 1.ª: se aumenta en 500 TRB las 5.500 existentes, lo que permitirá incorporar unas 4 unidades nuevas de las que **al menos 3 son españolas**.

- Categoría 2.ª: se mantiene el mismo TRB, pero se modifica el porcentaje de capturas accesorias para los palangreros de fondo hasta el 50%, lo que permitirá acercarse a las condiciones en las que operaba la flota palangrera de fondo en Marruecos, y por ello la actual utilización, no superior al 60%, se podrá situar cercana al

■ **La aportación comunitaria pasará de 53,5 a 86 millones de euros cada año.**

■ **Tiene vigencia para cinco años y permitirá la actividad de 60 barcos más frente a una media de entre 120 y 140 embarcaciones que lo utilizaban con el acuerdo anterior.**

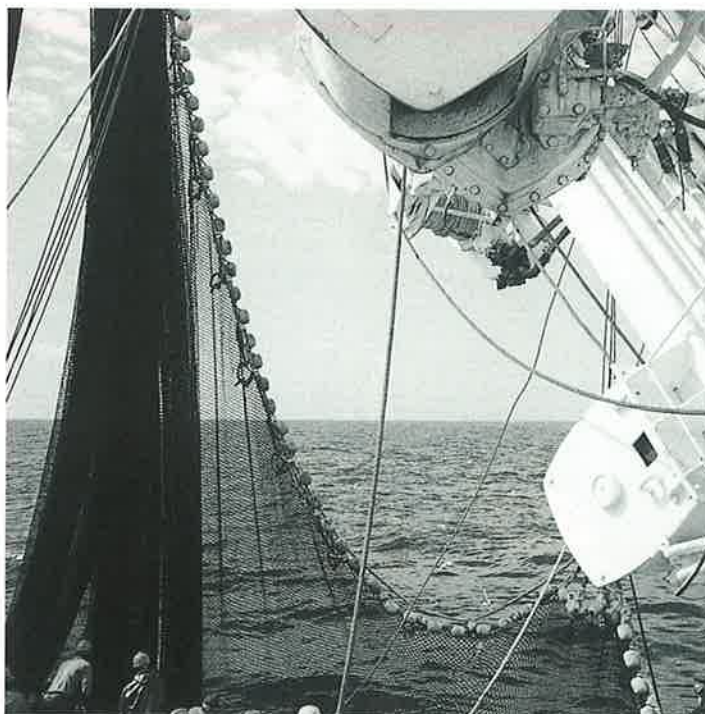
100%, lo que supondrá **unas 16 a 20 unidades nuevas**.

- Categoría 3.ª: se ajustan las posibilidades globales, pero con aumento parcial de las correspondientes a España, que pasan de 1.200 TRB a 1.300 TRB con la introducción de cambios sustanciales en las condiciones, autorizándose las nasas para pescado a un número limitado de buques, 7 unidades, y la captura de cebo vivo. Este aumento, y sobre todo el cambio en las condiciones, permitirá a las unidades más grandes de la flota artesanal canaria operar con rentabilidad en este caladero con mejores condiciones que las que tenían en Marruecos. Podemos estimar que **unas 10 a 15 nuevas unidades podrán faenar al amparo del nuevo acuerdo**.

- Categoría 4.ª: a pesar de reducirse el TRB total se han modificado sustancialmente las condiciones, denominándose la categoría de forma diferente, lo que redundará en una utilización plena de las posibilidades (en la actualidad no se superaban las 1.000 TRB de utilización). Esta nueva categoría, en la que se permite la congelación de la merluza negra, anteriormente limitada, permitirá reubicar 14 unidades cefalopoderas de las afectadas por el paro de Marruecos tras su adaptación a la pesca de peces exclusivamente.

- Categoría 5.ª: se aumentan las posibilidades en 5 unidades, lo que permitirá recolocar otras tantas unidades afectadas por el paro de Marruecos.

- Categoría 8.ª: se produce un aumento global de 14 unidades, de las que 13 corresponden a España; esto permitirá la utilización de las mismas por parte de los atuneros cañeros con base en Canarias y por los palangreros de superficie de Algeciras, ya que las condiciones y las aguas son similares a las existentes en el acuerdo con Marruecos. ■



V. M.

EL NUEVO "ESPERANZA DEL MAR"



Tiene una eslora de casi un centenar de metros, autonomía superior a 7.000 millas, zona hospitalaria con capacidad para 17 pacientes, quirófano, rayos X, UCI, laboratorio de análisis clínicos, unidad de tratamiento de quemados, camarotes especiales para infecciosos y enfermos psiquiátricos, sistema informático conectado con el banco de datos del Centro Radio Médico, helipuerto, dos embarcaciones auxiliares para transporte de enfermos, camarotes para 30 náufragos, equipos antipolución para

combatir derrames de hidrocarburos y sistemas de auxilio contraincendios, capacidad para dar servicios logísticos a otros buques y una tripulación de 38 personas. Éstos son sólo algunos datos del carnet de identidad del nuevo buque hospital "Esperanza del Mar", la apuesta de futuro del Instituto Social de la Marina y el del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para prestar asistencia sanitaria y logística a los buques pesqueros españoles en cualquier caladero del mundo.



Su Alteza Real La Infanta doña Cristina es recibida a pie de coche por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, y el Presidente del Gobierno del Principado de Asturias, Vicente Álvarez Areces.

Con la asistencia de Su Alteza Real la Infanta Cristina

ENTREGA OFICIAL DEL NUEVO BUQUE "ESPERANZA DEL MAR" AL ISM

"Como recuerdo de la entrega del 'Esperanza del Mar', deseándoles los mejores augurios en sus singladuras de apoyo sanitario y técnico. Con todo mi afecto". Con estos buenos deseos, rubricados en el libro de honor del buque hospital "Esperanza del Mar", Su Alteza Real la Infanta de España doña Cristina de Borbón abrió una nueva etapa en la continua mejora de la asistencia sanitaria que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del Instituto Social de la Marina, viene prestando a la gente del mar con el fin de que sus condiciones de vida, salud y trabajo sean cada vez más favorables. La Infanta doña Cristina presidió en Gijón el pasado día 10 de septiembre el acto de entrega del nuevo buque hospital al Instituto Social de la Marina, que entrará en servicio a partir del próximo mes de octubre, en sustitución del veterano buque del mismo nombre que, desde el año 1982, ha venido prestando asistencia sanitaria a la flota que faena en el banco canario-sahariano y la costa occidental de África. El nuevo buque-hospital cuenta con el mejor equipamiento sanitario y con los últimos avances técnicos para prestar asistencia sanitaria y apoyo logístico a los pescadores

españoles en todos los mares del mundo. Su seguridad y maniobrabilidad le permiten navegar en condiciones climatológicas extremas. Se trata, en definitiva, de un moderno hospital flotante construido en astilleros españoles y con tecnología cien por cien nacional. El buque, que se ha construido en el plazo récord de menos de dos años, ha costado 3.500 millones de pesetas y es el único buque-hospital que existe en el mundo y que además es propiedad de la administración de la Seguridad Social.

La Infanta estuvo acompañada por numerosas personalidades encabezadas por los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio; el de Fomento, Francisco Álvarez Cascos; el de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete; el Presidente del Gobierno del Principado de Asturias, Vicente Álvarez Areces; la Alcaldesa de Gijón, Paz Fernández Felgueroso; el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, y la Directora General del Instituto Social de la Marina, entidad armadora del nuevo buque, María Antonia Lucena.



La Infanta, acompañada por la alcaldesa de Gijón, Paz Fernández Felgueroso, los Ministros de Fomento, Francisco Álvarez Cascos; Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete; Trabajo y Asuntos Sociales, y por el Presidente del Gobierno de Asturias.

La Infanta estuvo acompañada, entre otras autoridades, por los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación; el Presidente del Gobierno del Principado de Asturias; la alcaldesa de Gijón; el Secretario de Estado de la Seguridad Social y la Directora General del ISM.



Doña Cristina se acerca a saludar a los trabajadores del astillero IZAR, que han participado en la construcción del "Esperanza del Mar".

S

A.R. la infanta doña Cristina presidió el pasado 10 de septiembre el acto oficial de entrega del nuevo buque hospital "Esperanza del Mar" a su armador, el Instituto Social de la Marina. La ceremonia tuvo lugar en el muelle del astillero IZAR Gijón (antigua S.A. Juliana Constructora Gijonesa) a bordo del buque sobre la cubierta de popa, en la zona del helipuerto, y fue seguida por decenas de autoridades que acudieron al acto.

La Infanta fue recibida a su llegada al astillero por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, y el Presidente del Consejo de Gobierno del Principado, de Asturias, Vicente Álvarez Areces y a continuación fue saludada por los Ministros de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, y de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, la Alcaldesa de Gijón, Paz Fernández Felgueroso, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, y la Directora General del Instituto Social de la Marina, M.^a Antonia Lucena, entre otras personalidades. Y a pie de la escala de popa fue recibida por el capitán del buque, Carlos García Rodríguez, y por el párroco de Jove (puerto del Musel) y delegado diocesano del Apostolado del Mar, José Luis Álvarez.



Todas las autoridades presentes en el acto reciben a doña Cristina a bordo del helipuerto del buque hospital.

Más y mejores servicios

Una vez a bordo, en la zona de helipuerto donde se encontraba formada la tripulación del barco, comenzó el acto con la intervención del Presidente del Gobierno del Principado de Asturias, Vicente Álvarez Areces, quien tras dar la bienvenida a la Infanta Cristina y agradecerle su presencia, recordó la tradición de la ciudad de Gijón en la construcción de buques, el carácter centenario del astillero y su buen hacer, destacando la importancia que el sector de la construcción naval tiene todavía en la economía de nuestro país. Recordó y elogió la tarea de asistencia social que realiza el buque hospital “Esperanza del Mar”, al que puso como modelo de la tecnología y de la mano de obra cualificada con que cuentan los astilleros asturianos.

Por su parte el titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, tras saludar a la Infanta doña Cristina y agradecerle su presencia en el acto “como gesto de afecto y sensibilidad hacia las gentes del mar y hacia quienes desarrollan labores de asistencia social”, se refirió a la importancia del acto que se estaba celebrando. “Nos alegra –dijo– poder compartir un día de satisfacción, aunque con una gota de tristeza, porque va a llegar el momento del relevo a un buque que, como el ‘Esperanza del Mar I’, ha prestado muchos años de buenos servicios. Yo sé que la tripulación tiene hoy ese sentimiento contradictorio, pero es muy importante para quienes necesitan una atención especial, como son las gentes del mar, tanto nuestros pescadores como nuestros marinos, darles ese servicio no solamente a través de la máxima calidad humana como viene haciendo la tripulación, sino con instrumentos y herramientas actuales”.



El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales da la bienvenida al “Esperanza del Mar” a la Infanta de España.



El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, hace entrega de la bandera nacional a la Infanta doña Cristina, en presencia del Vicealmirante Ángel Tajuelo, Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.



El capitán del “Esperanza del Mar”, Carlos García Rodríguez, recibe la enseña nacional de manos de la Infanta.

“Este buque refleja –continuó el Ministro de Trabajo– toda la experiencia de la etapa anterior. Es un esfuerzo de tecnología española y es una apuesta también por la calidad de nuestros astilleros. Va a ser una tarjeta de visita de tecnología, pero también de sensibilidad social. Navegará por todos los mares del mundo con más garantías y adecuándose en cada momento a las necesidades de atención en los lugares donde exista una mayor concentración de la flota”.

Más adelante Juan Carlos Aparicio señaló que “es asimismo un esfuerzo del Ministerio de Trabajo a través de una de las áreas menos conocidas de nuestra actividad como es el Instituto Social de la Marina, que aunque sea uno de los hermanos pequeños no por eso es el menos querido. Sabemos que las gentes del mar necesitan una atención especial. La tienen en buena medida con el Centro Radio Médico y los centros asistenciales que funcionan permanentemente las 24 horas del día, pero para poder prestar asistencia ‘in situ’ en lugares difíciles y complicados necesitamos este tipo de instrumentos como es el buque hospital ‘Esperanza del Mar’”.

“Yo creo –continuó el Ministro– que junto a la satisfacción del trabajo bien hecho está la necesidad de expresar nuestra solidaridad con las gentes del mar y agradecerles a todos cuantos han hecho posible este esfuerzo no sólo durante estos 22 meses de la construcción de barco, sino también a quienes hicieron posible con su impulso personal y con su impulso político en etapas anteriores la realidad de esta renovación. Muy pronto zarpará el barco hacia el banco sahariano, cerca de nuestras islas Canarias. De nuevo tomará base en Las Palmas. Yo deseo que esa singlatura se haga con la ilusión de



El párroco de Jove (puerto de El Musel), José Luis Álvarez, bendice la bandera nacional.



El primer oficial del "Esperanza del Mar" procede a izar el estandarte en presencia de toda la tripulación del buque.



S.A.R. descubre la placa conmemorativa de su visita al buque sanitario en presencia del capitán del mismo y del Ministro de Trabajo.



Primer plano de la placa conmemorativa que quedará instalada en el barco.

seguir prestando más y mejores servicios a quienes más lo necesitan"

Entrega de la bandera

A continuación se vivió el momento más solemne y emotivo de la ceremonia. Fue cuando el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales hizo entrega de la bandera nacional a la Infanta doña Cristina, quien procedió a depositarla en manos del capitán del "Esperanza del Mar", Carlos García Rodríguez. Acto seguido, el párroco de Jove y delegado diocesano del Apostolado del Mar, José

Antes de entrar en servicio, el nuevo buque "Esperanza del Mar" ha sido presentado al sector marítimo pesquero en los puertos de La Coruña, Ribeira, Vigo, Huelva, Cádiz, Tenerife, Fuerteventura y Las Palmas, donde tiene su base.

Luis Álvarez, la bendijo. Finalizado el rito religioso, el primer oficial, Gonzalo de la Vega, y un miembro de la tripulación fueron los encargados de colocar la enseña nacional en el mástil e izarla mientras sonaban los acordes del himno nacional.

Placa conmemorativa

A continuación Su Alteza Real descubrió la placa conmemorativa de su visita, que quedará instalada en el interior del buque, y comenzó el recorrido por las distintas dependencias del mismo. Acompañada por el

Presidente del Principado de Asturias, los tres Ministros del Gobierno, la Alcaldesa de Gijón, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, la Directora General del ISM, María Antonia Lucena, y el presidente del astillero constructor del buque, José Antonio Casanova Gayoso, la Infanta recorrió, en primer lugar, el área hospitalaria, que le fue explicada por el doctor Alfredo Lago, jefe del equipo médico

Visita al buque

Es precisamente en torno a esta zona hospitalaria sobre la



La Infanta, en el quirófano del buque sanitario, sigue las explicaciones del doctor Alfredo Lago, jefe del equipo médico del hospital del "Esperanza del Mar".



El capitán del buque explica a la duquesa de Palma los pormenores de una de las salas del puente de mando.



Doña Cristina, junto a toda la tripulación del buque hospital.



Entrada de la Infanta de España en la carpa donde departió con las autoridades presentes.

que gira todo el diseño del barco. La Infanta y las autoridades pudieron conocer el quirófano, las salas de rayos X, el laboratorio, la sala de cuidados intensivos, la sala de control de enfermería, el departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos. Asimismo, el doctor Lago explicó a los presentes el equipamiento de las instalaciones sanitarias, que cuenta con la más avanzada tecnología. Sirva como ejemplo un monitor portátil que puede ser trasladado a cualquier zona del hospital o la camilla de traumatología, que permiten gran movilidad.

También le fueron mostrados a la Infanta y a las autoridades las salas de estar y el comedor de pacientes, así como los

camarotes de enfermos, cuyas camas están situadas en el sentido proa-popa, y que llevan cada uno de ellos el nombre de ilustres doctores: López Ibor, Gregorio Marañón, Ramón y Cajal, Severo Ochoa...

La siguiente etapa del recorrido fue por la segunda cubierta con la visita a los puentes de mando de proa y de popa para pasar, a continuación, a la cubierta de oficiales en la que la Infanta de España firmó en el Libro de Honor del buque hospital y recibió de manos del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales un modelo a escala del barco y un libro sobre la historia del astillero, entregado por el presidente de IZAR, Construcciones Navales S.A., José Antonio Casanova Gayoso.

Al finalizar este recorrido la duquesa de Palma se fotografió sobre la cubierta de proa con toda la tripulación.

Fuera de protocolo

Cuando ya estaba previsto que su Alteza Real bajase a tierra, doña Cristina solicitó, fuera del protocolo previsto, visitar la cocina del buque y la sala de máquinas. Era la segunda vez que lo rompía. La primera fue a su llegada al astillero, cuando saludó a los trabajadores del mismo, concentrados allí para contemplar su llegada. Con ello se ganó una cerrada ovación de todos los que durante 22 meses han estado construyendo el buque.

Durante todo el recorrido la Infanta no se limitó a escuchar las

explicaciones que le ofrecieron el jefe del equipo médico y el capitán del buque o el propio Ministro de Trabajo, sino que realizó preguntas sobre todo lo que le iba siendo mostrado. Especial interés manifestó por la unidad de cuidados intensivos, el quirófano y los sistemas de telemedicina y videoconferencia que los doctores a bordo utilizan para realizar consultas con otros especialistas en tierra, o los historiales clínicos de los enfermos o accidentados que constan en el Centro Radio Médico instalado en la sede del Instituto Social de la Marina en Madrid. Asimismo se preocupó por saber si, en un caso de emergencia, el buque hospital tendría capacidad de ampliar el número de camas, recibiendo una respuesta afirmativa, ya que puede llegar a 33, además de las previstas en la zona de naufragos.



Su Alteza Real firma en el libro de honor del "Esperanza del Mar".

La jornada culminó con un vino de honor ofrecido por el ministro de Trabajo en la carpa instalada en el muelle y donde, una vez más, la Infanta rompió el protocolo departiendo con los invitados. Al despedirse manifestó su deseo de volver a visitar el buque-hospital "Esperanza del Mar" en alguna otra ocasión. Eran más de las dos de la tarde; casi una hora más de lo previsto permaneció la Infanta doña Cristina en el "Esperanza del Mar".

Numerosas autoridades

A la ceremonia de entrega del buque hospital "Esperanza del Mar" a su armador el Instituto Social de la Marina asistieron decenas de personalidades tanto de nivel nacional como autonómico, militar y provincial. Además de los ya mencionados: el Presidente del Gobierno del Principado de Asturias y los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación, la Alcaldesa de Gijón, el Secretario de Estado de la Seguridad Social y la directora General del ISM, también estuvieron presentes, entre otras personalidades, M.^a Jesús Álvarez, Presidenta de la Junta General del Principado de Asturias; el Vicealmirante Ángel Tajuelo Pardo de Andrade, Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico; el Contralmirante, José María Treviño Ruiz, Vocal Asesor del Gabinete del Ministro de Defensa; el

Subsecretario del Ministerio de Fomento, Adolfo Menéndez; el Subsecretario de Sanidad y Consumo, Julio Sánchez Fierro; la Subsecretaria del Ministerio de Administraciones Públicas, Dolores Cospedal; el Secretario General de Pesca, Samuel Juárez; el Director de la Oficina de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en España, Juan Felipe Hunt, el presidente de IZAR, Construcciones Navales, S.A., empresa constructora del buque, así como los altos cargos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, del que depende el ISM, como el Director General de la Tesorería General de la Seguridad Social, Francisco Gómez Ferrero, el del Instituto Nacional de la Seguridad Social, Rafael Mateos Carrasco, el Interventor General de la Seguridad Social, Antonio Fernández Huerta, y el Director General de Ordenación Económica, José Luis Gómez Calcerrada.

Por parte del Instituto Social de la Marina asistieron su Secretario General, Armando Gracia, y los Subdirectores Generales de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro, de Administración y Análisis Presupuestarios, José Carlos Martín Antón, y de Seguridad Social, Elena Martínez, así como todos los directores provinciales. ■

Concha M. Carazo
Fotos: Jesús Navarro

María Antonia Lucena, Directora General del Instituto Social de la Marina

"La entrada en servicio del 'Esperanza del Mar' significa un gran avance para la gente del mar"

El acto oficial de entrega del nuevo buque hospital "Esperanza del Mar" ha significado para María Antonia Lucena, Directora General del Instituto Social de la Marina, entidad armadora del buque, un doble motivo de satisfacción. Por un lado, porque "se culmina un proceso que significa un gran avance para la gente del mar". Y de otro, por lo que supone de "aportación a la seguridad y a la mejora de las condiciones de trabajo del colectivo marítimo-pesquero, ya que se cumple uno de nuestros objetivos más ambiciosos, como es el de acercar la sanidad marítima a las flotas pesquera y mercante, de forma que su asistencia sanitaria sea similar a la que reciben los trabajadores en tierra. Dadas las



características técnicas y la moderna dotación y equipamiento sanitario con que cuenta el nuevo barcos, estamos seguros de conseguirlo".

La Directora General del ISM ha señalado que la entrega oficial del "Esperanza del Mar" y el inicio de su primera singladura, el pasado 17 de septiembre, desde el puerto de Gijón hacia su base en Las Palmas de Gran Canaria, suponen también la culminación de un proceso iniciado hace tiempo

por los responsables del Instituto, cuando decidieron sustituir al veterano "Esperanza del Mar" por un buque más moderno y más adecuado a su misión de apoyo sanitario y logística.

En este sentido María Antonia Lucena ha recordado que la entrada en servicio del nuevo buque ha sido el resultado del esfuerzo de muchas personas. Ha agradecido, al igual que ya lo hiciera el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales en el acto oficial de entrega, el esfuerzo e impulso del equipo anterior, que dirigió su antecesor en el cargo, Rafael Mateos Carrasco, actual director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Asimismo, ha mostrado su gratitud a la empresa constructora del buque "IZAR, Construcciones Navales, S.A." y al esfuerzo de sus trabajadores, porque no sólo han cumplido los plazos de construcción sino que los han adelantado, consiguiendo tener el barco a punto en un tiempo inferior a dos años. Gratitud que ha hecho extensiva muy especialmente a toda la tripulación del "Esperanza del Mar" y a todos aquellos que, de una forma u otra, han colaborado con este proyecto que supone "poner en marcha un nuevo concepto de asistencia sanitaria y logística para los trabajadores del mar en cualquier lugar en que lo necesiten".

UN HOSPITAL EN EL MAR



ASÍ ES EL NUEVO BUQUE SANITARIO "ESPERANZA DEL MAR"

El nuevo buque hospital "Esperanza del Mar", que el Instituto Social de la Marina acaba de poner en servicio, cuenta con el mejor equipamiento sanitario posible y con todos los avances técnicos propios de un proyecto de futuro. Es un buque que responde a un proyecto íntegramente español, construido en astilleros de nuestro país y con tecnología cien por cien española y que por su seguridad y maniobrabilidad está preparado para navegar por todos los mares, incluso en condiciones climatológicas extremas.

El diseño del barco gira en torno a un hospital que ocupa una cubierta completa desde proa, con acceso directo al helipuerto y a la cubierta de la embarcación principal de salvamento, lo que facilita el transporte de enfermos y naufragos a la zona sanitaria. Este área está dotada de quirófano, rayos X, laboratorio, UCI, departamento para tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos.

En ella destaca la interconexión de las salas de curas y camarotes de enfermos, así como la luminosidad y ventilación natural de los espacios sanitarios y de todos los camarotes.

Seguridad y eficacia

La capacidad inicial del buque es de 17 pacientes en la zona hospitalaria y de 30 en la de naufragos, cuyos camarotes están ubicados en otra de las cu-



za la seguridad frente a situaciones climatológicas extremas o posibles emergencias.

La seguridad está presente también en los dispositivos de puesta a flote y recuperación de las lanchas salvavidas, que es una operación clave tanto en la salida urgente de los médicos para atender a los enfermos a bordo de sus propios buques como para subir a aquéllos al buque hospital. Todo ha sido resuelto mediante un moderno sistema que permite asegurar fácilmente la embarcación, elevarla y arriarla con el mínimo riesgo tanto para las personas que van a operar con ella como para quienes se encuentran a bordo. Asimismo, destacan en el buque la maniobrabilidad, propulsión y emergencia y el bajo nivel de ruidos, inferior al recomendado por la Organización Marítima Internacional.

El nuevo buque sanitario está dotado también de los últimos avances informáticos y de comunicación, tanto para su gestión como para su actividad sanitaria: aplicaciones de telemedicina, mucho más compleja de llevar a cabo desde y hacia un barco que en tierra, envío y recepción de correo electrónico y conexión con redes de RDSI (Red Digital de Servicios Integrados). La selección de estos equipos se ha realizado durante la última etapa de construcción del buque para que este pudiera beneficiarse de los últimos avances de la técnica de las comunicaciones marinas.

biertas, independientemente del área sanitaria y del resto de la tripulación. De esta manera se cumple otro de los requisitos que siempre tuvo presente el Instituto Social de la Marina al encargar el barco: que las áreas de enfermos y naufragos estuvieran situadas lo más independientemente posible del resto de las dependencias del buque.

La amplitud de los camarotes permite que todas las camas vayan colocadas en el sentido proa-popa y que estén ubicadas lejos de los costados del barco, lo que representa una notable contribución a la seguridad de enfermos y tripulación en caso de abordaje. En este sentido cabe mencionar que, en caso de producirse éste, el buque hospital cuenta con un sistema de compartimentos con características similares a las exigidas a los grandes barcos de pasajeros, que evitan al máximo el hundimiento del buque por entrada de agua. Esta medida garanti-

Un barco del siglo XXI

El buque hospital ha sido construido por "IZAR, Construcciones Navales S.A." (antes Juliana Constructora Gijonesa, S.A.) en colaboración con "Oliver Design". A este equipo le correspondió la elaboración del primer diseño conceptual a partir del cual los técnicos del astillero desarrollaron los aspectos técnicos y de ingeniería naval. Con posterioridad se ha responsabilizado del desarrollo del proyecto arquitectónico y



Zona hospitalaria del "Esperanza del Mar". Sala de quirófano.



Sala de cuidados intensivos.



Camarote de pacientes.



Camarote individual de la tripulación.



Área de control de navegación.



Salón de actos, conferencias, etc.



Despacho del Capitán del "Esperanza del Mar".

constructivo del hospital y zonas habilitadas.

Tanto los responsables del astillero como del equipo de diseño han coincidido en señalar que el gran reto que tuvieron que afrontar a tenor de las condiciones técnicas solicitadas por el ISM fue que el barco que tenían que construir era "un hospital que navega y no un barco al que se incorpora un hospital". Según la experiencia existente, a excepción de los buques de salvamento, la mayoría de los buques existentes proceden de transformaciones, por lo que ninguno de ellos reúne de una forma óptima todos los requisitos que este barco requería.

Según los responsables de "Oliver Design", "se trata de un proyecto atípico y quizá único en

el mundo por tener que reunir una serie de condiciones que requieren el desarrollo de un proyecto con alto grado de imaginación y coordinación de formas, que deben encajar como un 'puzzle' todo aquello relacionado con el rescate y la recogida de naufragos, accidentados, enfermos, etc., así como las instalaciones para recibir el correspondiente tratamiento y atención hospitalaria".

Por ello en la construcción del buque se ha atendido especialmente a los aspectos relacionados con la atención médica y sanitaria, así como a la vida a bordo durante las 24 horas del día, de forma que los pasajeros disfruten del máximo grado posible de confort en cuanto a ruidos, iluminación y ventilación.

Funcionalidad y habitabilidad

El nuevo "Esperanza del Mar" tiene, a partir de la sala de máquinas, cinco cubiertas: la de plataforma, en la que se encuentran las áreas de servicio; la cubierta superior, en la que se encuentran los camarotes de la tripulación; la cubierta del hospital, la cubierta de botes, la cubierta de oficiales y el puente de mando. Todas ellas estructuradas en torno a un tronco que hace de distribuidor de circulación y servicios tal y como se explica más adelante.

El buque hospital cuenta con un estudiado sistema de circulación, basado en la amplitud de los espacios, teniendo en cuenta que hay que facilitar al máximo la circulación para la recogida de enfermos y naufragos y su

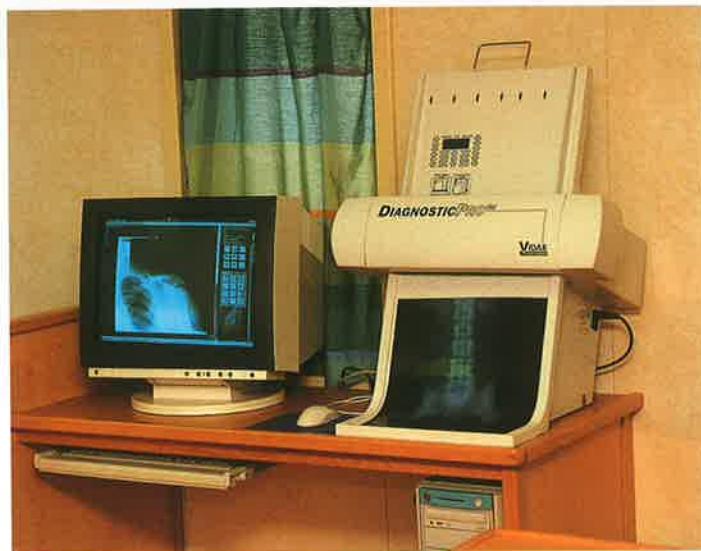
traslado. Ésta ha sido resuelta con uno de los últimos avances técnicos, como es el sistema de habilitaciones OCA (Oliver Crew Accomodation) y que evita la incorporación de los pasillos en la acomodación para evitar la claustrofobia que éstos suelen producir.

Según este sistema, se han ubicado las cabinas en las bandas, con acceso directo desde las áreas comunes, que se organizan en forma de "plaza" y cuyos cerramientos parciales permiten dar mayor ambiente y amplitud a los espacios. Este sistema está incorporado a lo largo de todas las cubiertas: de naufragos, enfermos, tripulación y jefes.

Este sistema ha servido también para organizar en forma de tronco el sistema de montacargas para poder distribuir así las



Embarcaciones auxiliares para transporte de enfermos.



Sala de exploración radiológica y equipos para transmitir las radiografías a otros centros sanitarios para consulta.

comidas desde un punto. Así, todos los servicios correspondientes a comidas y ropa se concentran alrededor del tronco central, que contiene, además el tronco principal de escaleras con su correspondiente ascensor y pequeños locales destinados a pañoles y armarios.

Cada oficio está organizado de forma modular mediante la ubicación de un espacio de almacenamiento en estribo, otro de preparación final de comidas para los diferentes enfermos, naufragos, tripulantes, jefes, etc. y una barra central para el servicio de entrega y recogida de productos.

Para la circulación entre áreas comunes y camarotes se han reservado unas galerías que se forman mediante mure-

tes, cortinas y mamparas correderas que, sin restar amplitud a los espacios, se pueden mover para convertir espacios abiertos en semicerrados o cerrados, es decir, multiusos en los que se pueden desarrollar diferentes actividades según las necesidades del momento. Tal es el caso del auditorio, que puede ser transformado en un espacio para alojar camas supletorias, acoger una tripulación o un determinado número de naufragos superior al previsto de 30.

Otro detalle de la buena habitabilidad del buque es la incorporación de amplios ventanales, que permite que todos los camarotes dispongan de luz natural y vista del mar. Además éstos han sido ubicados lejos de las zonas de ruidos.

Zona hospitalaria

Ésta ha sido la zona que se ha cuidado especialmente, tal y como ya se ha comentado anteriormente. Además de su emplazamiento, los factores que se han tenido en cuenta en la concepción de la misma han sido la organización del espacio, el equipamiento de los diferentes locales, los niveles de iluminación, la altura de los techos, el nivel de ruidos y la facilidad de limpieza. Asimismo, se ha cuidado la comunicación entre los distintos espacios, especialmente en lo referente a la acomodación de los diferentes camarotes y su relación con los espacios comunes.

Esta zona está integrada por el antequirófano, quirófano, sala de curas, sala de cuidados intensivos, local de enfermería, sala de esterilización, laboratorio,

sala de exploraciones radiográficas, despacho médico, pañol de archivos; cuarto oscuro, pañol de material clínico, pañol de limpieza, lencería hospitalaria y pañol de farmacia.

Zona de naufragos

La disposición para la acomodación de los naufragos está en la cubierta inferior y es similar a la zona de quirófano, habiéndose utilizado el concepto OCA, es decir, cabinas a los dos costados y un espacio central sin pasillos utilizado como área común. Esta zona es susceptible de ser transformada para usos alternativos en caso de que no haya naufragos.

Camarotes

Los camarotes del buque hospital se encuentran distribui-



Puente de mando.



Equipos antipolución.



Zona de comedores.



Gimnasio.

dos en diferentes cubiertas: en la más baja se encuentran los de naufragos para facilitar el traslado directo desde las zonas exteriores de rescate. En el siguiente nivel, que es el del hospital, se sitúan las de los enfermos, que se encuentran así al lado de la zona sanitaria y al mismo nivel que los diferentes medios de rescate (helicóptero y lanchas). En la cubierta inmediatamente superior están los de la tripulación y en la más alta los del capitán, primeros oficiales, jefe de máquinas y equipo médico. En total, 53 cabinas y 86 camas.

Todos los camarotes disponen de aseo privado y son exteriores, por lo que disponen de luz y ventilación natural. La circulación entre las distintas cubiertas ha sido optimizada para facilitar la comunicación entre ellas y la zona de servicio a tra-

vés de un tronco vertical donde se ubica la escalera y el montacargas. Esta escalera y tronco se extienden desde el nivel inferior, en la denominada cubierta de plataforma, donde están situadas la cocina y la lavandería, hasta la cubierta de puente. Ello significa que cualquiera puede trasladarse entre ellas sin atravesar pasillos o espacios públicos.

Áreas comunes

También las áreas comunes, destinadas a favorecer la convivencia y el bienestar y facilitar al máximo la vida a bordo en todo momento (descanso, entretenimiento, formación, etc.) de tripulación y enfermos durante las largas singladuras, están concebidas con amplitud de espacios. Estas zonas son: comedor y sala de estar de enfermos para 17 personas; sala de estar de oficia-

les, gimnasio y aula para cursillos, actos, biblioteca, etc.

Áreas de servicio

Los espacios destinados al almacenamiento de provisiones, la cocina y el lavado de ropa se encuentran en la cubierta de plataforma, situados alrededor del arranque del tronco principal del buque, para facilitar la circulación de entrega y recogida de los materiales relativos a estos servicios, cumpliéndose con ello las normas de seguridad del SOLAS, que exige que estos espacios dispongan de una salida vertical a la cubierta de botes.

La cocina, de 40 metros cuadrados, cuenta con tres áreas de trabajo: verduras, pescado y carnes, y con una cocina central en forma de isla.

Por su parte, los espacios de lavandería son también muy amplios, pues no hay que olvidar que las mareas duran casi un mes, sin contar con que pueda haber una emergencia, y comunican directamente con el montacargas para recogida y entrega de la ropa.

Finalmente, hay que reseñar que ha recibido especial tratamiento el área de almacenamiento de provisiones. El elevado número de personas que puede haber a bordo en un determinado momento hace que el volumen de provisiones sea de importancia. Por ello, los responsables del proyecto arquitectónico y constructivo del buque han previsto facilidades de carga mediante la grúa de proa y una escotilla que, situada estratégicamente, conduce hasta el acceso a las gambuzas frigoríficas y a la seca.



Características técnicas del nuevo buque hospital "Esperanza del Mar"

- Eslora total: 97,34 metros.
- Motores propulsores principales: 2 x 2.700 Kw.
- Arqueo: 4.996 GT.
- Autonomía superior a 7.000 millas.
- Alojamiento individuales para 38 tripulantes.
- Helipuerto para evacuación urgente de enfermos o accidentados.
- Zona hospitalaria con capacidad para 17 pacientes, quirófanos, rayos X, laboratorio de análisis clínicos, medios para tratamiento de quemados, camarotes para infecciosos y enfermos psiquiátricos, sistema informático conectado con el banco de datos del Centro Radio Médico.
- Dos embarcaciones auxiliares adaptadas para transporte de enfermos o accidentados y una embarcación auxiliar de mayor tamaño, provista de UCI. Camarotes para 30 naufragos.
- Equipos antipolución para combatir derrames de hidrocarburos y sistemas de auxilio contra incendios.
- Capacidad para dar servicios de remolque, suministro de combustible, agua, agua dulce, energía eléctrica y aire comprimido a otros buques.

Troncos de servicios

Toda la circulación y funcionalidad de los servicios del buque hospital gira en torno a una superestructura que los responsables del proyecto denominan "la columna vertebral", que consiste en un tronco vertical que comunica todas las cubiertas y que contiene: escalera, montacargas de servicio de catering, montacargas de lavandería, tronco de tuberías, tronco de ventilación, tronco de electricidad, oficinas, pequeños aseos y pañoles.

Este tronco es el que permite el tránsito interior del personal de una cubierta a otra, el trazado de todos los servicios de ventilación, tuberías y electricidad, la recogida y entrega de todo lo relativo al servicio de lavandería y catering y la

ubicación de pequeños locales para usos varios.

Según los responsables del diseño se podría decir de una forma simple que los espacios de cada cubierta se distribuyen en: cabinas a ambas bandas, tronco de servicio central, espacios comunes a proa y popa de este tronco o entre cabinas. Habría que hacer una excepción a esta distribución en la zona correspondiente al hospital, al ubicarse en el eje de la zona central a popa los locales específicos del mismo. ■

Concha Hernández Carazo.

Fotos: Jesús Navarro.

Esta información ha sido elaborada con el apoyo y la información técnica de IZAR, Construcciones Navales, S.A.; "Oliver Design" y los Inspectores de la construcción del buque sanitario Mauricio Canals, ingeniero naval y Cándido Paredes, capitán de la Marina Mercante.

HISTORIA Y BALANCE DEL ANT

La historia se remonta al lejano año 1975, cuando se produce la descolonización del Sáhara Occidental y la flota que faenaba en el banco canario sahariano, alrededor de 900 buques con unos 12.000 tripulantes, se queda sin las garantías mínimas necesarias para la atención médico-asistencial. Surge entonces la idea de comprar y remodelar un buque mercante para suplir las funciones sanitarias que hasta entonces se venían dispensando en el puerto de Villa Cisneros (actualmente Dahkla).

En abril de 1982 se puso en servicio el "Esperanza del Mar", primero y todavía hoy único buque sanitario y de apoyo logística en todo el mundo que se dedica a prestar sus servicios a una flota pesquera. Desde hace casi diecinueve años el buque hospital navega por aguas del banco canario-sahariano una media de 300 días anuales atendiendo las necesidades de la flota española y de otros países, especialmente de los portugueses y marroquíes que faenan en la zona.

El "Esperanza del Mar" ha desarrollado su actividad en el banco canario sahariano y de forma más concreta en un área comprendida entre los paralelos 21°00'-25°00'N y entre la costa africana y el meridiano 18°00'W donde han venido faenando habitualmente, hasta la ruptura del acuerdo pesquero con Marruecos, unos 520 buques y 7.800 tripulantes procedentes en su mayoría de las Comunidades Autónomas de Canarias, Andalucía y Galicia

No obstante, la actividad del buque "Esperanza del Mar" no se ha limitado únicamente a esta zona, ya que en los últimos años con las obligadas paradas biológicas acordadas por Marruecos, se ha desplazado a otras zonas donde faenaban pesqueros españoles, especialmente en las comprendidas entre los paralelos 30°40'N y 35°48'N.

El balance de estos casi diecinueve años, desde 1982 hasta julio de 2001, cuenta con **5.582 días de mar, 792.537 millas navegadas, 127.546 horas de mar, 60.042 atenciones sanitarias, 24.506 consultas radiomédicas y 6.626 asistencias logísticas.**

Durante este tiempo ha prestado asistencia en **54 naufragios y ha recogido a 694 náufragos.** Ha registrado **4.094 hospitalizaciones, 2.079 intervenciones quirúrgicas a bordo y 5.596 consultas ambulatorias.** En sus instalaciones han sido atendidos **16.921 tripulantes españoles, 5.574 marroquíes y 1.359 de otras nacionalidades.** La tripulación del buque hospital en cada una de sus salidas mensuales estuvo integrada por **30 profesionales, entre ellos dos médicos, un ATS, un celador y tres buceadores.**

Merecidos premios

El riesgo que conlleva todo trabajo en el mar, la propia complejidad de la atención sanitaria, las maniobras de salvamento, la conflictividad que hubo hace años en el banco canario-sahariano, el gran número de buques que en él faenan y las propias condiciones en que se desarrollan las tareas de pesca han obli-

gado en múltiples ocasiones a la tripulación del "Esperanza del Mar" a efectuar labores que han sido objeto de encomio por parte del sector marítimo-pesquero y de los medios de comunicación, aunque otras veces dichas acciones se hayan realizado en condiciones muy difíciles y calladamente.

Pero prueba de que la labor llevada a cabo por el antiguo "Esperanza del Mar" sí es reconocida públicamente son los numerosos homenajes y galar-

dones que ha recibido en sus diecinueve años de asistencia a la flota pesquera. Entre ellos cabe destacar la Medalla de Oro al Mérito Civil, con distintivo azul, que le fue concedida por la Dirección General de Protección Civil, en octubre de 1985; el Can de Plata, entregado por el presidente del Cabildo de Canarias, en 1987; el "Bastón Blanco", que concede la Organización Nacional de Ciegos de España, en atención a los "inestimables servicios a toda la población marinera". En



RIOR "ESPERANZA DEL MAR"

marzo de 2000 la Mutua de Seguros "Murimar", a instancia de los armadores que operan en el banco canario-sahariano, le rindió un homenaje en reconocimiento a la asistencia prestada a la flota pesquera. Posteriormente, el 30 de noviembre de 2000 el buque hospital fue galardonado con el premio "Ancla de Plata" por votación de los oyentes del programa "Españoles en la mar", de Radio Nacional de España, y el 23 de marzo de 2001 recibió uno de los galardones que anual-

mente concede el Instituto Nacional de Meteorología, con motivo de la celebración del "Día Meteorológico Mundial", en reconocimiento a la colaboración que la embarcación presta a dicho organismo en la captura de información meteorológica.

Hechos destacables

Además de las ya reseñadas tareas de asistencia sanitaria y logística que ha realizado el veterano buque hospital "Espe-

ranza del Mar", es necesario recordar otras que permiten dar una panorámica de la muy variada e importante tarea que ha cumplido en beneficio de la gente del mar. Para su historia y en el recuerdo de todos están sus intervenciones, entre otros, en los rescates de náufragos en el hundimiento de los pesqueros "Tirma", el "Playa Baquío", el "Mahanova 1", el "Pachina", el "Antonio Rodríguez", el "Islamalar III", el "Pedreña", el "Vivian", el "Martil", el "Cantón de Cora", o el "Vere III", al que partió un barco alemán al sur de Dakar. Más cerca está en el recuerdo de la tripulación del "Esperanza del Mar" el naufragio, en diciembre de 1999, de un velero italiano con dos parejas de recién casados a bordo, que fue embestido por un carguero y solamente sobrevivieron los dos varones. Sin olvidar los más recientes como el "Orca 11", el "Koresnuda" o el "Cayuco", todos en el pasado año.

Pero esto es solamente un pequeño resumen de lo que ha sido la activa intervención del "Esperanza del Mar", durante estos casi veinte años, en 54 naufragios, con 694 náufragos recogidos, de los que 133 eran españoles, 180 marroquíes, 182 mauritanos y 199 portugueses

Además de colaborar en rastreos a la búsqueda de barcos desaparecidos como el "Montrove" y de náufragos, el buque hospital ha tenido intervenciones decisivas en algunos incidentes que hace algunos años eran frecuentes en el banco canario-sahariano. Ahí están los ametrallamientos del "Driss", el del "Peixe do Mar", en junio de 1985, en que se re-

cogieron 13 tripulantes, de los cuales uno tuvo que ser evacuado a través de un helicóptero del "SAR", debido a su grave estado; el del "Tagomago", dos meses después, en el que hubo que evacuar dos heridos y un cadáver.

Especialmente dramático fue el abordaje, en octubre de 1985, del pesquero "Alcoco" por parte de otro pesquero ruso y cuyo resultado fue de 3 muertos, 4 desaparecidos y 5 supervivientes. El "Esperanza del Mar", fondeado en la bahía de Nouadhibou, en coordinación con el centro asistencial del ISM en esa ciudad, asistió a los supervivientes y colaboró en las gestiones ante las autoridades mauritanas a fin de repatriarlos con prontitud.

Para finalizar sería injusto no advertir que todos estos hechos han sido sólo la punta trágica del iceberg, bajo la cual están ocultos más de 5.000 días y 5.000 noches de permanente presencia junto a la flota pesquera española para mejorar sus condiciones de vida, salud y trabajo.

Asimismo, el buque sanitario ha servido también de plataforma para investigadores de distintos organismos nacionales e internacionales que han llevado a cabo estudios científicos de distinta índole, aprovechando sus singladuras. Por todo ello el buque hospital del ISM cuenta con el reconocimiento de todo el sector pesquero, que sabe diferenciar bien su silueta blanca, y el de la sociedad, que le ha otorgado numerosas condecoraciones y premios, como ya ha quedado reseñado. ■

C.H.C.



El "Esperanza del Mar", ayer y hoy

Roberto González Díaz
capitán del ESPERANZA DEL MAR

Alusiones a la esperanza las encontramos –tal vez con demasiada frecuencia– en el mundo de la mar: el cabo de Buena Esperanza, el de la Desesperanza, Desolación o Desilusión, la esperanza del buen tiempo en medio del temporal, la de la buena pesca, la de la buena arribada...

Como "aventura marítima" se define en nuestro Código de Comercio la navegación oceánica. La navegación, en el amplio sentido de la palabra, es el fundamento de las diferentes actividades lúdicas, deportivas, comerciales, científicas, de extracción de recursos y de defensa o protección de los intereses nacionales. Todas estas actividades con los océanos como escenario a lo largo del siglo que empieza serán acotadas a los límites que cada Estado domine. Lo único que resta por repartir del planeta es el mar.

El medio hostil en el que se desarrolla la navegación y explotación de los recursos de los océanos ha hecho que la gente de mar espere más de la Providencia que en otros sectores laborales.

No se concibe en la actualidad una actividad laboral donde la aventura, la improvisación o la suerte sean factores que puedan condicionar los resultados. Los objetivos deben estar claramente definidos. Los recursos, materiales y humanos, disponibles. Seguridad, eficacia y calidad en el servicio son los puntales que sostienen nuestra actividad, ayer y hoy.

El viejo "Esperanza del Mar"

El viejo "Esperanza del Mar", a pesar de no haber sido diseñado para las tareas a las que fue destinado, siempre dio respuesta a las demandas de prestaciones de auxilio y otras asistencias solicitadas, principalmente aquellas relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y las prestaciones sanitarias. Derechos que nuestra Constitución garantiza a todos los ciudadanos.

Casi un millón de millas navegadas y veintemil operaciones de auxilio lo avalan en los diecinueve años ininterrumpidos de servicio.

El roce de las bozas en las cornamusas ha dejado la huella transmitidos por las manos de la tripulación al acero.

Vivencias

Los hombres y mujeres que hemos contribuido desde el "Esperanza del Mar" a mejorar la

seguridad y calidad de vida de un sector de la población, fundamentalmente del sector pesquero que faena en latitudes al sur de Canarias –banos canario-sahariano, mauritano y adyacentes del palangre de superficie–, conocemos bien las grandezas y miserias que en este otro mundo acontecen. El ISM ha contribuido a acercar el mundo de la mar en general y de la pesca en particular al resto de la población, facilitando el embarque en el "Esperanza del Mar" a sociólogos, psicólogos, prensa, radio y televisión.

Con frecuencia comentamos que es imposible imaginar la vida a bordo de los pesqueros si no se ve de cerca, y aún así, no se tienen palabras para describirlo. A continuación se exponen unos párrafos extraídos de la declaración de un siniestro ocurrido en la medianoche de un temporal:

"Sentí um estrondo, o mar a baler no barco eo cozinheiro a gritar que o parque de pesca estava inundado de agua.



Quando me dirigía para o ponte perdi o equilíbrio e tombei desde estibordo ate bombordo.

Quando os marinheiros chegarao ao conves, disse-lhes para lançar as balsas a agua. Tentei chegar a ponte, mas sô alcance a porta, o barco escala a tomar miuito rápido. Nao conseguí fazer o pedido de socorro.

Rastejando e agarrado aos varandims a caminho das balsas acabei por nao encontrarlas junto ao barco, ouvia gritos de alguns tripulantes. Lanceime ao mar.

Quando vi que estava um apito no colete, apitei o maximo que podia para alguem me ouvir. O contramaestre que ja estava na balsa ouviu o apito lançou um foguete para iluminar a zona onde me avistou e recolherao depois de remar.

Contei a tripulação, eramos treze numa balsa, pensein que na outra que nao avistava estivessem mais tripulantes. Andamos dois días sem avistar ninguem.

No día 22 julho avistamos a outra balsa, remamos con toda a força e acabamos por alcançala ao fim de 6 horas. Estava com es-

perança de encontrar os restantes marinheiros. Tal nao foi a tristeza de encontrar a balsa sen ninguem dentro. Atamos a balsa a uma a outra e dividimos os treze sobreviventes.

Los trece supervivientes fueron avistados y rescatados por un pesquero español que informó al "Esperanza del Mar". Inmediatamente se activó el procedimiento de búsqueda y rescate en coordinación con el CRCS de Las Palmas, participando aviones del SAR. Los naufragos fueron transbordados a nuestro buque. Durante dos días se rastreó la zona sin resultados.

Las tareas, o faenas de la mar, de siempre se han considerado penosas, arriesgadas, sacrificadas, carentes de comodidad y de condiciones dignas, al menos en comparación con otros sectores laborales, y especialmente en la parcela sanitaria, ya que es altamente difícil atender a un elevado número de trabajadores que, en el interior de los reducidos espacios de las embarcaciones, se desplazan en continuos movimientos por la inmensidad de la plataforma pesquera próxima a Canarias.

En los primeros meses del año 1982, el Instituto Social de la Marina hizo llegar al Puerto de la Luz y Las Palmas una embarcación muy especial –un antiguo carguero reformado–. Nos ofrecía su fisonomía, y hoy continúa ofreciendo la imagen de cualquier barco; sin embargo, sus entrañas, como consecuencia de la transformación mencionada, nada tienen que ver con lo que se supone debemos encontrar en el espacio interior de un barco.

El nuevo "Esperanza del Mar"

Mineral de hierro, probablemente del Sahara, transformado en planchas de acero en la siderurgia asturiana, más tarde curvadas y soldadas hasta conseguir las líneas definidas en los planos. Sin duda es un trabajo de gente noble, en el que la soberbia no tiene sitio, lo mismo que no la tienen los barcos cuadrados en la mar.

La puesta en servicio en un nivel operativo equivalente al alcanzado con el viejo buque nos llevará algún tiempo y nos levantará algunas llagas. Con el apoyo necesario afrontaremos y se solucionarán los problemas que se planteen, no tardando en andar con la misma seguridad, eficacia y calidad en el servicio.

El acero a flote en una dársena no es buque hasta que la tripulación y la mar le dan la vida. Los resultados se deberán analizar y exponer pasado un tiempo prudencial.

El nuevo "Esperanza del Mar" inicia sus singladuras con el siglo. Esperamos dar continuidad a la labor desarrollada anteriormente. ■

NO CONSUMAS "PEZQUENINES"

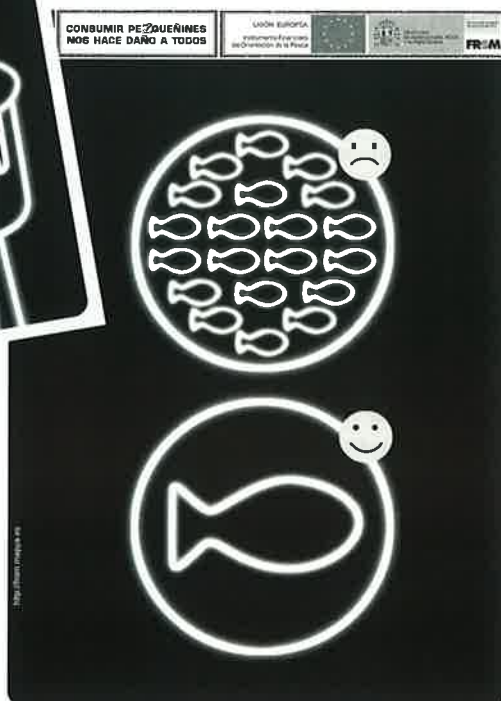
Nueva campaña del FROM para que se respeten las tallas mínimas de los peces



El Ministerio de Agricultura, a través del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM), ha puesto en marcha una nueva campaña para concienciar tanto a los consumidores como a los pescadores sobre los efectos negativos de capturar y consumir peces que no cumplan las tallas mínimas fijadas por la Administración. Para el desarrollo de esta campaña contra el consumo de "pezqueñines" se han destinado 475 millones de pesetas, de los cuales 140 los aporta el Ministerio de Agricultura y 335 millones la Unión Europea a través del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), recursos que proceden de los fondos estructurales.

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, destacó como objetivo básico de la campaña la necesidad de concienciar a los ciudadanos sobre la importancia de respetar las tallas mínimas en defensa de los intereses de todos. Con esta campaña se quiere involucrar tanto a la oferta para que no se capturen y comercialicen pescados con tallas mínimas, como a los consumidores para que no las demanden.

El coste de la misma es de 475 millones de pesetas

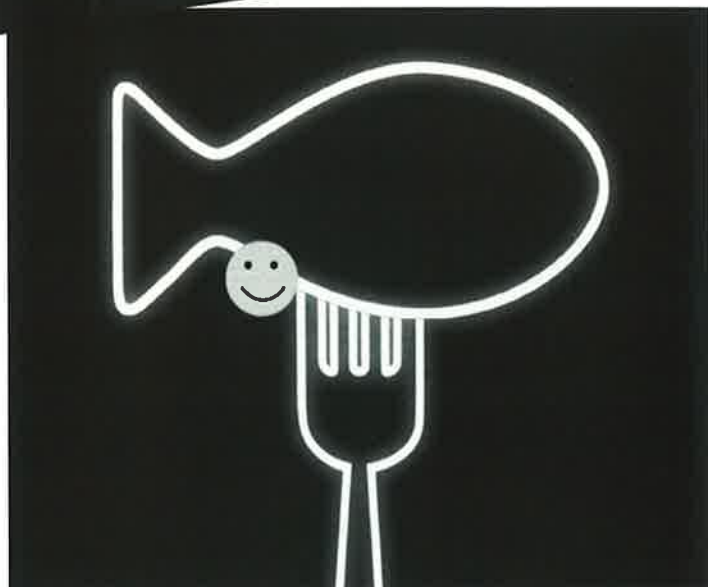


Ministerio de Agricultura, Guardia Civil y Comunidades Autónomas intensifican sus acciones para el control conjunto de las actividades de la pesca.

poner de caladeros en todo el mundo para las tareas de aprovisionamiento de la oferta y, por otra parte, la elección del mercado español como punto de destino para las capturas de otras flotas. Esta gran demanda supuso también en el pasado una excesiva explotación de los caladeros propios hasta dejarlos en muchos casos casi esquilados.

Frente a esta situación, la Administración española se halla embarcada en los últimos años en la defensa y conservación de los recursos pesqueros tanto en aguas propias como en los caladeros exteriores, política que se ha defendido también en las instancias comunitarias. En esta línea, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha sido pionero en la aprobación de disposiciones encaminadas al control de los productos de la pesca, ya sean capturados y comercializados por flotas españolas como para los productos procedentes del exterior. En el marco nacional, una campaña ya tradicional es la desarrollada por el FROM para evitar la captura y el consumo de los peces que no cumplan las tallas mínimas. Esta campaña, que se desarrolla cada año, ha calado en el conjunto de la sociedad popularizando el término "pezqueñines". Sin embargo, el propio Ministerio de Agricultura reconoce que, aunque han sido campañas muy populares, no se ha logrado cambiar el hábito de consumo de este tipo de productos, por lo que se quiere poner en marcha otro tipo de acciones más impactantes que las desarrolladas hasta la fecha. La Administración pesquera ha considerado necesario crear una nueva línea de comunicación encaminada a despertar las conciencias de los hombres del sector y de los consumidores, informar sobre la importancia de respetar las tallas mínimas y, sobre todo, de sus efectos negativos para el sector si no se lleva a cabo una explotación sostenible de los recursos.

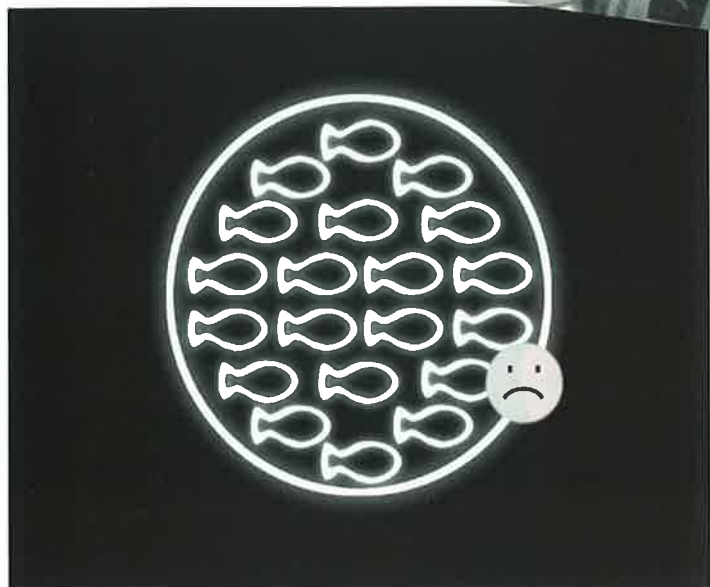
La campaña de promoción se ha dirigido prioritariamente a consumidores entre los 16 y los 25 años y en segundo término a personas entre los 25 y los 45, años que se considera son los más receptivos a este tipo de mensajes. Los mensajes se concretan en los siguientes slogans: "Consumir



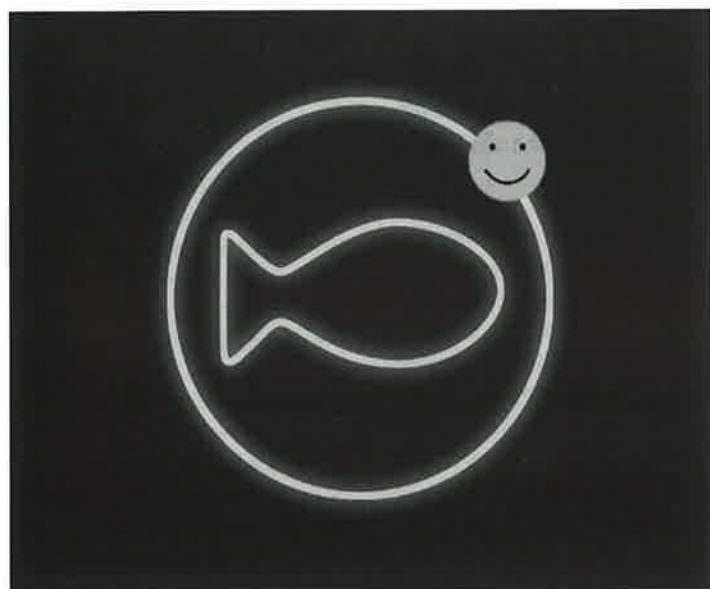


pezqueñines nos hace daño a todos", "Consumir pezqueñines supone darle un gran golpe al mar", "El día menos pensado, el mar nos devolverá el golpe".

La inspección y vigilancia de las actividades de la pesca es una acción del Estado que requiere la suma de recursos humanos y materiales de varias Administraciones. En esta línea, en 1999, el Ministerio de Agricultura, las Comunidades Autónomas y la Guardia Civil a través de Seprona y la Agrupación de Tráfico llegaron a un acuerdo para el desarrollo de las tareas de control sobre la actividad de la pesca desde los procesos de capturas desembarcos a los de transporte y comercialización. Desde esa fecha, a ese acuerdo se han adherido las Comunidades Autónomas de Andalucía, Murcia, Castilla y León, Valencia, Baleares y en breve lo harán otras como Canarias, Madrid, Castilla-La Mancha y Cantabria. Anualmente se pone en marcha un Programa Anual de Control Integral de las Actividades de la Pesca donde se marcan los objetivos. Las actuaciones en la mar se concretan en la vigilancia de las actividades pesqueras, inspecciones de barcos, control de especies prohibidas así como de las tallas mínimas. Para ello, la Guardia Civil cuenta con una treintena de unidades de vigilancia y desde la Secretaría General de Pesca Marítima se aportan las patrulleras de inspección. Para las actuaciones de control terrestre se ha puesto en marcha una red de control que en los últimos tres años ha supuesto el decomisado de unos 300.000 kilos con 1.655 intervenciones en el año 2000 y unas 3.000 previstas para este año. De cara al futuro, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación trabaja en coordinación con Comunidades Autónomas, organizaciones del sector y otras entidades la puesta en marcha a corto plazo de un Plan Nacional de lucha contra la pesca ilegal.



Todo ello con el mismo objetivo. Salvaguardar los recursos en los caladeros nacionales y evitar también que se comercialicen en el mercado interior pescados capturados ilegalmente.

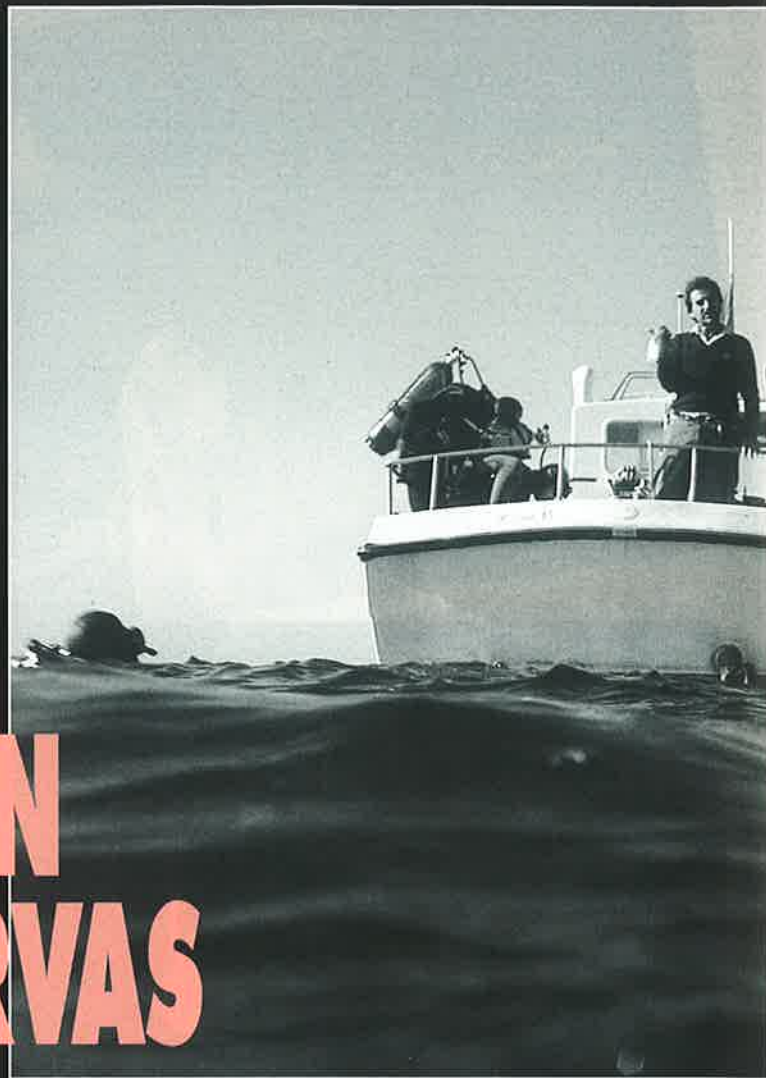


Estas actuaciones de la Administración se llevan a cabo sobre dos pilares muy importantes que se han construido en los últimos años. De un lado, el aumento en los medios físicos disponibles para llevar a cabo los trabajos de control aumentando los efectivos desde los puntos de captura, desembarco y los de la distribución. Se trata de un trabajo complejo dada la gran dispersión de los puntos donde se puede pescar y vender el pescado. Pero los pasos han sido todos positivos. La otra actuación importante ha sido la aprobación en su día de un soporte legislativo para hacer frente a las posibles irregularidades para delimitar desde las infracciones hasta las sanciones. Ambas actuaciones se complementan con el funcionamiento de una mayor coordinación entre la Administración central y las Comunidades Autónomas. Agricultura quiere que ésta no sea una campaña más. ■

Vidal Maté

El proyecto de la SGPM ya se ha puesto en marcha en Tabarca y Columbretes

CÁMARAS SUBMARINAS CONTROLAN LA EVOLUCIÓN DE LAS RESERVAS



Tabarca marcó un hito en la protección de los fondos marinos al ser, en 1986, la primera reserva marina creada en el Estado español. Ahora, quince años después, es la primera en contar con un muestreo de sus fondos realizado a través de cámaras submarinas, ya que fue la elegida como experiencia piloto del proyecto de la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) para el control por cámaras de los fondos de las reservas marinas. El Instituto de Ecología Litoral (IEO) fue el encargado de desarrollar el programa en Tabarca, cuyos trabajos se iniciaron a finales de 2000, y en Columbretes, desde el pasado septiembre.

Unas cuantas cámaras submarinas, manejadas por personal no especializado, serán suficientes para controlar la evolución de los fondos de las reservas marinas y comprobar el nivel de reproducción y de adaptación al hábitat de las distintas especies. Ésta es la esencia del proyecto que está poniendo en marcha la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM), y que permite un

registro de una determinada zona, en un tiempo concreto, lo que constituye una herramienta de gran valor para diferenciar las especies y discriminar sus tallas.

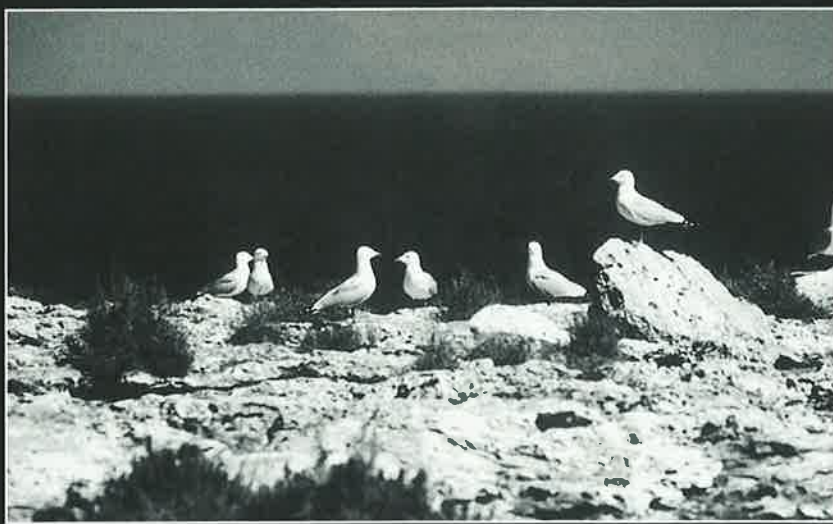
Introducimos la cámara en el agua. Ésta tiene un peso que la hace permanecer fija en un punto y, mediante un pequeño motor, hace que gire describiendo una circunferencia en la que se ofrecerá una visión de todo lo que hay a su alrede-

dor. Luego, sacamos la cámara del agua y la introducimos en otro punto. El proceso dura unos dos minutos. Así resume en qué consiste la fase de observación de los fondos marinos Santiago Jiménez, responsable del Instituto de Ecología Litoral (IEL) para el desarrollo del programa de control por cámaras de los fondos de las reservas marinas.

Antes de ese momento hubo un largo trabajo de puesta a punto

de los materiales a emplear y de un estudio de la reserva para elegir los puntos de observación. Previamente, la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) había seleccionado el proyecto presentado por el Instituto de Ecología Litoral para la puesta en marcha de dicho programa, que, tras los resultados que se están obteniendo en la experiencia piloto de Tabarca, tiene previsto extender al resto de las reservas marinas. De hecho, estos trabajos ya se han iniciado —las filmaciones dieron comienzo el pasado mes de septiembre— en la reserva de Columbretes.

Los primeros pasos se dieron a finales de 2000. Fue entonces cuando comenzó la puesta en marcha de este proyecto en la reserva marina de Tabarca. Se empezó por probar la cámara y ver



los problemas que presentaba, ya que se trataba de un diseño experimental. Estuvimos realizando pruebas hasta el mes de febrero, y en marzo iniciamos los trabajos con los guardas de las reservas, a enseñarles el funcionamiento y la mecánica de lo que tenían que realizar, señala Santiago Jiménez. Y es que una de las grandes ventajas de este método es que las observaciones las puede llevar a cabo personal no especializado.

Muestreo aleatorio

Los técnicos seleccionaron previamente unas zonas dentro de la reserva (en el caso de Tabarca, se eligió la zona de Lalloso, reserva integral, y los islotes de los Farallos) y, dentro de ellas, se introduce la cámara en tres puntos elegidos

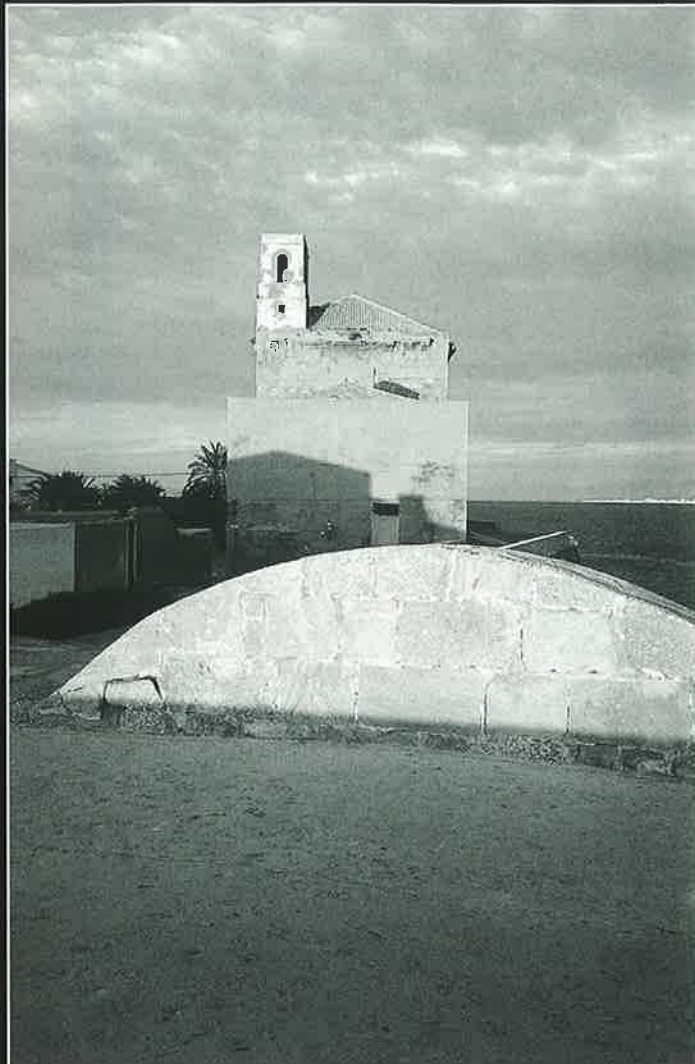
■ **La Secretaría General de Pesca Marítima, a través del Instituto de Ecología Litoral, ha iniciado los trabajos de monitorización en las reservas marinas de Tabarca y Columbretes.**

aleatoriamente. Los muestreos son mensuales y se realizan durante tres días, a ser posible consecutivos y con similares condiciones climáticas. En total, una media hora de grabación que los guardas encargados de realizarlas remitirán mensualmente a los expertos del IEL para su estudio, y en las que podrán comprobar aspectos tales como el número de especies, su diversidad y abundancia. Los datos derivados de estos trabajos serán enviados a la Secretaría General de Pesca Marítima.

El experimento está resultando muy positivo, destaca Santiago Jiménez. Y buena prueba de ello es que la SGPM decidió iniciar estas actuaciones en la reserva de Columbretes, de las que se encarga también el Instituto de Ecología Litoral. Durante el mes de agosto

se realizaron trabajos de inmersión para localizar los puntos más interesantes desde los que hacer el seguimiento. Ese mismo mes se emplearía en adiestrar a los guardas de la reserva en el manejo de los materiales y en cómo realizar estos trabajos y sobre la importancia que tienen los mismos. *En Columbretes habrá cinco puntos y en cada punto, una zona sin usos y otra con usos*, explica Santiago Jiménez.

Es la primera vez que este tipo de control mediante cámaras submarinas se hace en España, aunque su aplicación para estudios de biología marina se inició en los años 50. Sin embargo, el desarrollo de esta técnica alcanzó todo su potencial con la aparición de las videograbadoras. La gran ventaja que presenta este método es que las imágenes pueden ser revisadas por



varios expertos, proporcionando una detallada observación de las especies marinas en su entorno. Además, se presenta como una alternativa a la evaluación por buceo, especialmente en aquellas zonas que puedan representar riesgos personales. Santiago Jiménez piensa que, sin embargo, este método no puede quitar valor e importancia a los trabajos de los buceadores, sino que es más bien complementarios. *Hasta que no se demuestre lo contrario, el ojo humano es el mejor observador.*

El responsable del IEL para este programa destaca que se podrá disponer de una serie de datos obtenidos con un mismo método, frente a los datos de un momento determinado proporcionados por otros estudios. Metodológicamente es más repetitivo. *Al realizarse*

■ **Gracias a las cámaras submarinas, los expertos podrán disponer de un importante material para la toma de medidas de gestión encaminadas a mejorar los recursos en las reservas.**

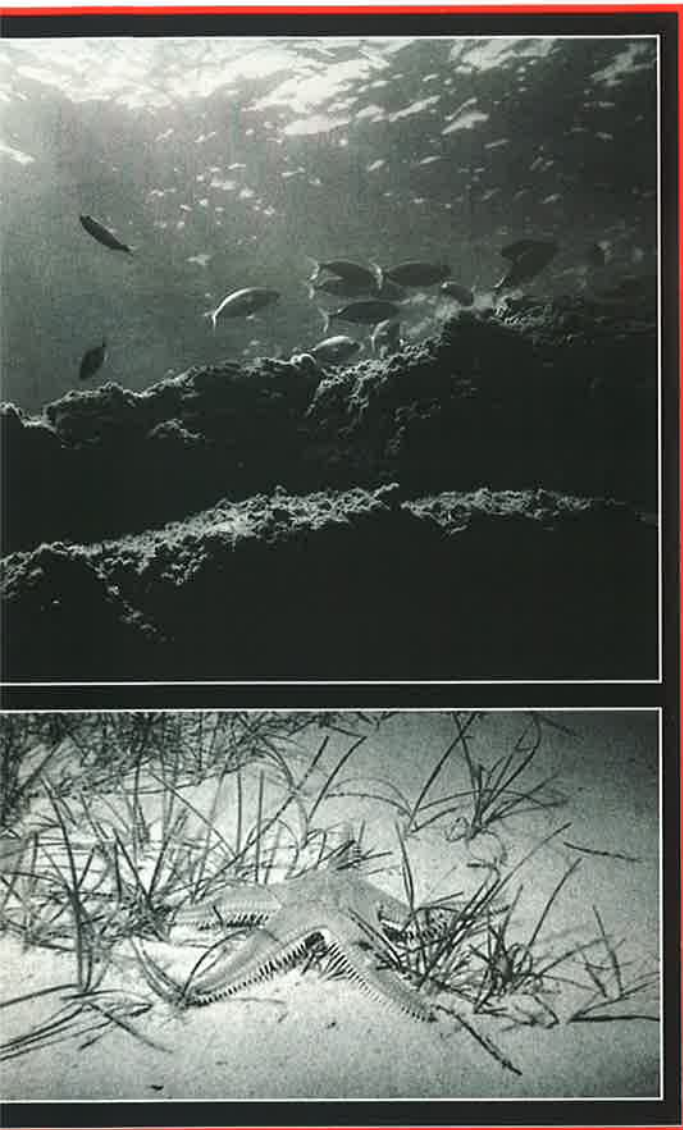
con cámaras móviles se pretende simular lo que es un muestreo lo más fiable posible estadísticamente. Por ello se hacen muestreos aleatorios.

Objetivos

El principal objetivo de este proyecto es "elaborar un programa de evaluación de los distintos métodos de repoblación natural, sea en áreas marinas protegidas, sea en arrecifes artificiales". Se trata de aprovechar los actuales recursos económicos, siempre escasos, para articular un seguimiento científico que aborde las cuestiones claves para conocer los objetivos marcados para la repoblación marítima, y que al mismo tiempo sean homogéneos entre las distintas zonas a fin de permitir su comparación y la evaluación global de esa política.

Es un paso de gran importancia, ya que el seguimiento científico de una reserva ha quedado relegado a las partidas de menor presupuesto, dado que otras resultaban fundamentales para el mantenimiento de la reserva.

Así, tras la protección de un área marina, hay que prever gastos para la vigilancia de ese espacio, para la vigilancia de la navegación y el fondeo de embarcaciones, para la puesta en marcha de mecanismos de difusión de las medidas de protección hacia el sector pesquero y hacia otros posibles usuarios del ámbito de la reserva... Según datos elaborados a partir de informes de la Secretaría General de Pesca Marítima, para las embarcaciones y elementos de fondeo se destina un 25% de los recursos económicos de la reserva marina en cuestión; para la divulgación, las exposiciones y



limpiezas de fondos, casi un 13%; para las tareas de vigilancia, prácticamente un 61%; y para el seguimiento científico queda apenas un 1,5%.

Esa falta de datos científicos referentes a la evolución de las zonas de repoblación marina impide la toma de decisiones de gestión encaminadas a mejorar los recursos, o incluso evitar actuaciones en las reservas o arrecifes de escasa repercusión en los fines de repoblación marítima, como se señala en un informe elaborado por el Instituto de Ecología Litoral. Gracias a este proyecto, ese problema se va a paliar en buena medida, ya que el programa de muestreo y toma de datos podrá ser asumido dentro de las actuales partidas económicas. ■

Raúl Gutiérrez

■ **Con este proyecto se incrementará el seguimiento científico de las reservas, debido a su bajo coste económico, con lo que aumentará el conocimiento de la evolución de las zonas protegidas.**

Isla de La Palma, 17.^a reserva marina

Reservas marinas y otros espacios marinos protegidos de interés pesquero



Fuente: Secretaría General de Pesca Marítima. Dirección General de Recursos Pesqueros. Elaboración propia.

Desde el pasado 3 de agosto, la isla de La Palma se ha convertido oficialmente en la 17.^a reserva marina del Estado español y la tercera del archipiélago canario, junto a la de isla Graciosa (1995) e isla de El Hierro (1996), tras la publicación de su establecimiento en el Boletín Oficial del Estado.

La creación de esta nueva reserva marina, propuesta por la Comunidad Autónoma de Canarias y el sector pesquero, abunda en la importancia de las singulares características y diversidad del ecosistema de esta zona. De fondos abruptos y plataforma marina de escasas dimensiones, en la zona delimitada se encuentran numerosas especies de flora y fauna, junto a otras pesqueras difíciles de observar en las islas occidentales del archipiélago. Existen, además, fondos de anémonas tropicales que constituyen un reducto por su escasa presencia en otras zonas.

El informe elaborado por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) destaca el interés en declarar esta zona como reserva marina y reserva de pesca, a fin de favorecer la recuperación de las especies y evitar el deterioro de las mismas en beneficio de los pescadores y usuarios.

La nueva reserva, cuya gestión compartirán el Estado español y la Comunidad Autónoma de Canarias, está comprendida entre Punta Gruesa, Caleta de los Pájaros y la isobara de mil metros, como límite exterior. Dentro de la reserva marina hay una zona de reserva integral comprendida en un punto intermedio entre la Punta de la Caleta del Remo y la Punta de El Guincho, Punta del Hombre y la isobara de 500 metros. ■

R.G.

FORMACIÓN E INVESTIGACIÓN A BORDO

El arrastero de litoral "Rocamar", reconvertido por la Cofradía de Celeiro en un aula de tecnología marina, ha cumplido notablemente en sus tres años de trabajos los objetivos formativos previstos tanto en el ámbito formativo, transformando la aptitud y forma de laboreo de los pescadores, como en el tecnológico, permitiendo la utilización de los sistemas más avanzados en teledetección, comunicación y navegación, además de desarrollar proyectos para mejorar la seguridad y automatización de las artes de pesca o la integración total del puente de mando. Toda esta labor formativa e investigadora supone una demostración práctica a tripulantes y empresarios de las posibilidades de mejora en seguridad, producción y gestión en sector, y los beneficios que reporta a las zonas de larga tradición pesquera.

La Cofradía de Pescadores de Celeiro puso en marcha en 1999 la creación y gestión del proyecto "Aula Tecnológica Marina" a fin de conseguir mayor competencia y profesionalidad de los trabajadores del mar, y hacer más seguras las faenas a bordo, realizadas siempre en exposición a las cambiantes condiciones climatológicas. Con esta idea como base se creó un aula tecnológica marina que fuera una plataforma real de prácticas para la formación, investigación e innovación de las gentes del mar.

A esta iniciativa pionera de la Cofradía de Santiago Apóstol se unieron el grupo empresarial privado "Puerto de Celeiro, S. A.", la Universidad de Santiago de Compostela y la Administración autonómica gallega a través de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura. Las señas de identidad de esta iniciativa se basan en la formación, investigación, in-

novación y búsqueda de nuevas tecnologías.

El proyecto de la cofradía se inició con la creación de una plataforma real de prácticas para formación, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías que se llevó a cabo a través de la adecuación y acondicionamiento de un barco pesquero dedicado al arrastre de litoral, que fue recon-

vertido en un buque polivalente y polifuncional. De esta forma, el "Rocamar" inició su singladura como aula tecnológica marina de la Cofradía de Celeiro.

La filosofía didáctica de esta propuesta de formación e investigación se resume, según el patrón mayor, José Manuel Sánchez García, en "practicando es como se aprende". Y, a través de





la práctica, se van desarrollando las innovaciones necesarias para realizar las tareas a bordo con más seguridad y competencia.

Relevo generacional

A diferencia con otras zonas de nuestro litoral, donde se ha recurrido a trabajadores no comunitarios para formar o completar la tripulación de los buques y po-

der salir a faenar, en el puerto de Celeiro el relevo generacional se ha producido, y la juventud de las tripulaciones garantiza la continuidad de un sector en constante evolución, que aplica técnicas y métodos de trabajo modernos. De acuerdo con Andrés Díaz, gerente de la firma Serviciel, S. A., y uno de los responsables del proyecto junto con el patrón mayor y el secretario de

la cofradía, “el aula nació por la demanda de los propios pescadores, y el proyecto, aparte de innovador, sirve para acometer nuevas propuestas... y, sobre todo, como una plataforma idónea para desarrollar ideas ambiciosas. Ya que nuestro sector pesquero no es ajeno a la continua evolución y modernización en los ámbitos informático y electrónico. Y las nuevas exigencias en materia de navegación y pesca hacen que las gentes del mar tengan que reciclarse continuamente. El aula tecnológica supone una importante apuesta de la cofradía de Celeiro y del grupo de empresas ‘Puerto de Celeiro, S. A.’, que no han recibido ningún tipo de subvención o ayuda para el desarrollo de esta innovadora propuesta formativa”.

Esta aula marina, asentada sobre los pilares de la formación, investigación y la innovación, está orientada, según el secretario de la cofradía, Máximo Díaz Méndez, “a los hombres del mar de forma realista, práctica, eficaz, innovadora y motivadora, aportando el buque como un elemento dinamizador, con el fin de generar yacimientos de empleo y como base para el desarrollo de actividades viables y sostenibles”.

La cofradía y el grupo empresarial “Puerto de Celeiro, S. A.” —que caminan conjuntamente en muchos proyectos del sector—, son conscientes de la importancia histórica, social y económica de la pesca en la zona y del reto ante el que se encuentra el sector pesquero, tanto en esa zona como en cualquier parte de nuestro litoral.

Por tanto, para dar respuesta a los problemas actuales, se puso en marcha esta propuesta de formación e investigación orientada a la gente del mar sobre la base de premisas tales como:

- Modernización de las estructuras pesqueras a través de la

formación y de la investigación orientadas a los profesionales.

- Reorientación de los profesionales del sector (medidas de reestructuración, readaptación de perfiles laborales).

- Hacer del trabajo a bordo una tarea lo más rentable, segura y complaciente posible.

- Utilizar la formación y la investigación como herramientas esenciales en el sector.

- Búsqueda de nuevas tecnologías aplicables a la pesca.

- Cauce eficaz para dar respuesta a las múltiples inquietudes y demandas planteadas por un sector selectivo, especializado y en constante evolución.

- Reducir el paro entre los profesionales

- Formación de los profesionales adquiriendo nuevas técnicas para mejorar su cualificación y valía profesional.

El pesquero del futuro

La reconversión de este arrastlero de litoral en una unidad pesquera modular y polivalente se realizó con la pretensión, en palabras de Sánchez García, de “profesionalizar al máximo el sector, mejorar la competitividad, racionalizar el esfuerzo pesquero, abrir nuevas expectativas en el campo de la investigación y el desarrollo para dinamizar y potenciar el sector”.

En el ámbito formativo, al intento inicial por suprimir carencias formativas de las tripulaciones y a la necesidad de transformar la aptitud y forma de laborar de los pescadores se sumó, como apunta el secretario celeirense, Máximo Díaz Méndez, “la búsqueda de un efecto multiplicador en los objetivos como: especialización en nuevas tecnologías, modernización de las unidades, gestión de calidad y recursos, reestructuración del sector, mejora de las condiciones de vida a bor-



do, gestión y coordinación del buque, etc.”.

Por tanto, el buque fue concebido como una unidad productiva dentro de la primera cadena industrial de la pesca y se sustenta en dos puntos: el rediseño de los métodos de actuación y la adecuación del equipamiento (de forma independiente). La aplicación de estos dos puntos en la cadena de funciones de la unidad productiva de este barco o plataforma pasa por tener en cuenta la investigación e innovación en los distintos eslabones del proceso pesquero: navegación, detención, captura, clasificación, manipulación y conservación, terminando con la descarga de los productos del mar.

En el ámbito tecnológico, el equipamiento del “Rocamar”, dotado con modernos equipos de navegación y pesca, como señala el responsable del área tecnológica, Andrés Díaz, “facilita a las tripulaciones el acceso directo a los avances del mundo de las telecomunicaciones en el sector pesquero como sistemas de tele-

“El aula marina está orientada a los hombres del mar de forma realista, práctica, eficaz, innovadora y motivadora, aportando el buque como un elemento dinamizador, con el fin de generar yacimientos de empleo y como base para el desarrollo de actividades viables y sostenibles”.

(Máximo Díaz Méndez)

detección, comunicaciones y navegación”, tales como filtros de FM en sónares, representación tridimensional del fondo marino, posicionamiento de artes de arrastre; en definitiva, es una excelente plataforma y un banco de pruebas.

En el ámbito de la investigación, el buque ha sido el punto partida para el desarrollo de innumerables proyectos de otras instituciones como: Universidades, Administraciones, Centros de investigación, etc.

En el apartado relacionado con las capturas, la función del

aula tecnológica es realizar proyectos con el objetivo de mejorar la seguridad y la automatización de las artes de pesca (centradas especialmente en arrastre y pincho). En lo concerniente a la manipulación y conservación de los productos del mar se subraya su importancia como eslabón clave para rentabilizar las posibilidades del producto.

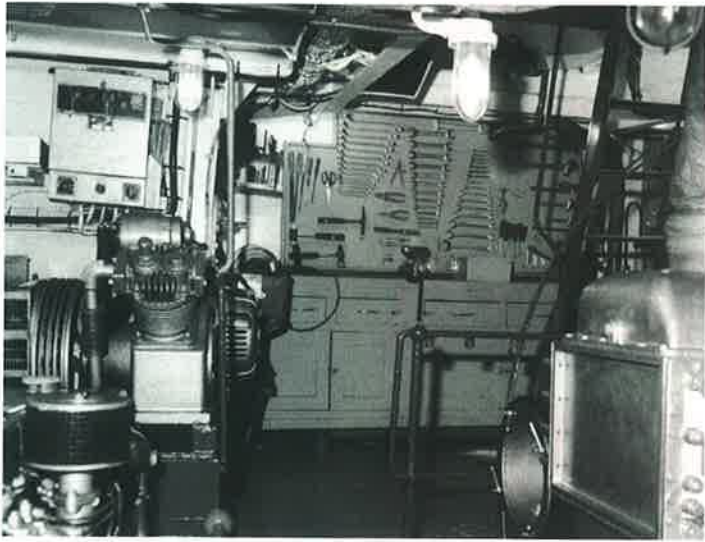
Otra función de este barco es posibilitar la investigación de fórmulas efectivas y constituir una plataforma de demostración para el empresariado y los instrumentistas, ya que cuenta con la colaboración de dos firmas de re-

conocido prestigio mundial en el sector: Simrad y Furuno.

Actividades y proyectos

En las propuestas desarrolladas por el aula tecnológica destacan las pruebas experimentales de un palangre de fondo automático realizadas por el Instituto Español de Oceanografía (IEO), que hasta la fecha no han dado resultados positivos. El proyecto realizado por una firma viguesa contó con el apoyo de las Universidades de Vigo y A Coruña y dispuso de financiación de la Subdirección General de Investigación de Ciencia y Tecnología y del IEO

El desarrollo de un prototipo de automatización de las tareas de captura en el arte de pesca selectiva del palangre de fondo, según Andrés Díaz, “es uno de los retos fundamentales de la cofradía para desarrollar un método sostenible de producción. El cebado manual precisa de 15 o 16 tripulaciones. Su automatización reduciría el número a 9 o 10, manteniendo niveles de capturas



similares y ganando en productividad y calidad de vida de los tripulantes". El proyecto, de acuerdo con las estimaciones de los responsables de la cofradía, podría terminarse el próximo año.

El "Rocamar" también ha acogido cursos como el de aplicaciones informáticas orientadas a la navegación y la pesca subvencionado por la Subdirección General de Ordenación Jurídica y Formación Náutico-Pesquera (Segepesca-Mapa), con el objetivo de formar a los profesionales y técnicos con mando en el manejo de los aparatos del puesto de mando: navegación, comunicación y teledetección; o el curso de operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Salvamento Marítimo (GMGSS).

La Cofradía de Pescadores y la Universidad de Santiago (USC) tienen firmado un acuerdo marco de colaboración para llevar a cabo actividades formativas recíprocas del personal de ambas entidades, y la investigación científica y desarrollo tecnológico de interés común. También ha colaborado con el Centro de Innovación y Servicios gallego en el desarrollo de un "sistema de adquisición de variables, monitorización y supervisión" para la creación de un radiolink para configuraciones marinas.

El buque "Rocamar" proporciona a jóvenes de entre 18 a 30

años la oportunidad de realizar singladuras para mantener contacto con la naturaleza marina, el manejo de equipos técnicos de navegación, simulaciones reales de pesca, prácticas de motor, simulacros de salvamento. De esta forma, se acerca a este colectivo tan importante a un medio y a una profesión que tanta importancia tiene en nuestro litoral. Este programa se desarrolla en colaboración con la Dirección Xeral de Xuventude.

La cofradía también ha firmado anualmente convenios de formación pesquera con la Xunta de Galicia, desarrollando prácticas de seguridad y navegación en los cursos de titulaciones náu-

tico-pesqueras (competencia de marinero, patrón local de pesca y patrón costero polivalente).

En la actualidad los responsables de la cofradía están realizando las gestiones oportunas para sustituir el buque "Rocamar" por una embarcación de mayor porte y tonelaje dotada de neveras y bodegas frigoríficas y perseguirá los mismos objetivos que el buque actual.

Según los representantes de la cofradía y los responsables del proyecto del aula tecnológica, éste es un proyecto abierto que no tiene objetivos finales debido a la constante evolución del sector extractivo. Además, este tipo de propuestas debe ser responsabilidad de toda la sociedad, ya que hablar de investigación pesquera en Galicia o en cualquier otra comunidad del litoral en nuestro país es en cierto modo un tópico, puesto que está olvidada. Según Andrés Díaz, "la investigación debe ser responsabilidad de todos: sociedad, sector, investigadores y administraciones. Nosotros ponemos nuestro granito de arena, ahora a ver si las administraciones pesqueras, los organismos, universidades y demás abandonan su falta de conexión con la realidad social y colaboran con nosotros. Estamos abiertos a iniciativas".

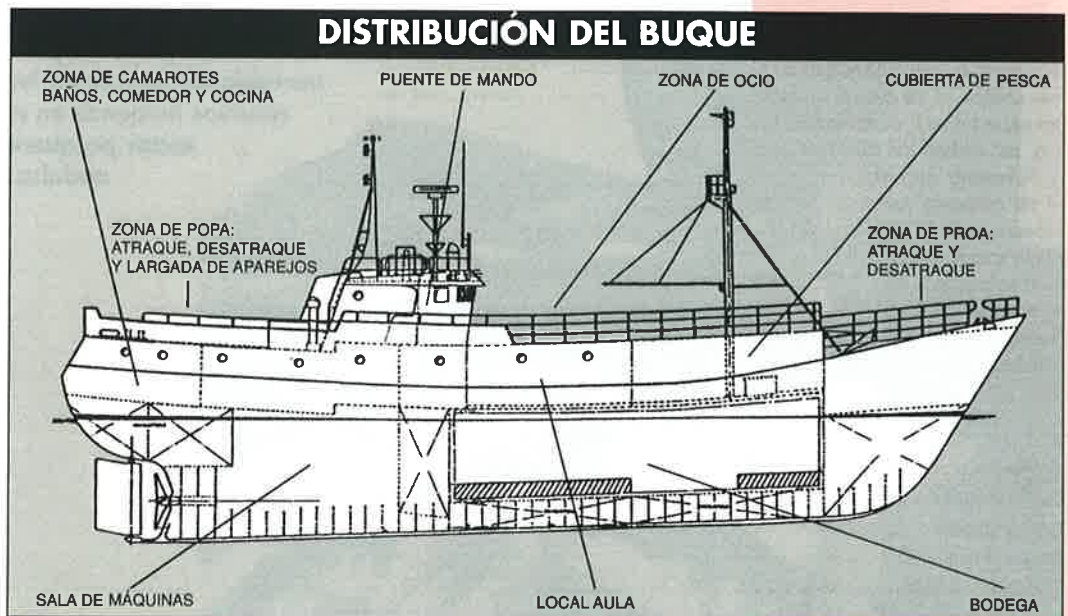
Jesús M. Salamanca

EL BUQUE "ROCAMAR"

Las características técnicas del buque "Rocamar" utilizado por la Cofradía de Celeiro como aula tecnológica marina son:

- Nombre del buque: "Rocamar".
- Puerto base: Celeiro.
- Matrícula y folio: VI-5-1/99.
- Modalidad: Investigación pesquera.
- Eslora total: 28,14 m.
- Toneladas de registro bruto: 174,42.
- Manga: 6,42 m.
- Puntal de construcción: 3,55 m.
- Motor: Diésel Deutz SBA-GM 490cv/360 DW.
- Número de tripulantes: 4-6.
- Material de construcción: Acero.
- Tipo de navegación: Gran altura.
- Velocidad: 10 nudos.
- Autonomía: 20-25 días aproximadamente de forma continuada. Escala en puerto, 4-5 días.

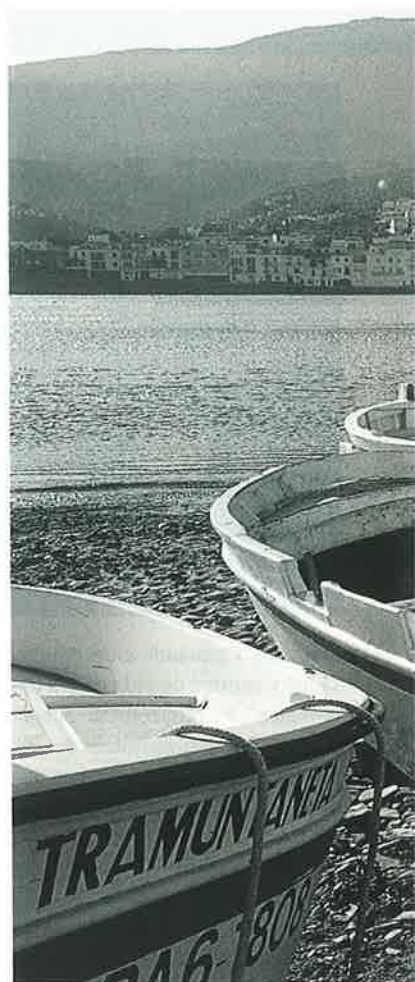
El buque "Rocamar" está dotado de comedor, parque de pesca, aula y capacidad para 15 personas aparte de la tripulación, y posee un equipamiento de navegación y posicionamiento muy avanzado.



EL PROYECTO BITÁCORA RENTABILIZA LA PESCA ARTESANAL Y FOMENTA EL AUTOEMPLEO FEMENINO



La inserción laboral de mujeres que trabajan en el sector pesquero artesanal creando y gestionando sus propias empresas es el objetivo principal de los cursos Navegar y Nautilus enmarcados en el Proyecto Bitácora de Formación Integral. Este proyecto, desarrollado por la Dirección General de Pesca y financiado por el Fondo Social Europeo y las Consejerías de Agricultura y Pesca y Trabajo e Industria de la Junta de Andalucía, evalúa la situación presente y las necesidades futuras de los recursos humanos en el sector pesquero andaluz.



La formación en el sector pesquero ha sido valorada por las distintas administraciones como una herramienta imprescindible para poner al servicio de los trabajadores las innovaciones técnicas que permiten, entre otros avances, el incremento de la seguridad a bordo y la mejora de la presentación del pescado y su manipulación. Esta mejora tiene una consecuencia inmediata en la rentabilidad que se obtiene por el producto.

A fin de concienciar y sensibilizar al sector pesquero de la Comunidad Autónoma de la necesidad de adaptación a los cambios que se han producido, se diseñó el proyecto Bitácora de formación integral. Este proyecto, que se encuentra en ejecución desde principios del año 1998, ha sido promovido por la Dirección General de Pesca y finan-



ciado por el Fondo Social Europeo y las Consejerías de Agricultura y Pesca y Trabajo e Industria de la Junta de Andalucía.

El objetivo principal del proyecto se ha centrado en determinar la situación presente y las necesidades futuras del sector pesquero desde el punto de vista de los recursos humanos. Es decir, conocer los puestos de trabajo en el sector que demandan empleo y los que no lo demandan; el perfil profesional del puesto de trabajo; qué tipos de tareas y funciones tiene que realizar y cómo se puede incrementar sus conocimientos profesionales a través de la formación. Otro objetivo planteado es conocer las necesidades laborales de los distintos sectores del sistema pesquero para orientar la formación hacia las necesidades presentes y futuras. Con estos objetivos se ha analizado la actividad económica relacionada con la

Los proyectos formativos pretenden rentabilizar la actividad pesquera artesanal mediante la profesionalización de la gestión y la comercialización para mejorar la economía de los pescadores.

pesca, el mercado de trabajo, la oferta formativa, el desarrollo tecnológico de las empresas, y se han determinado los perfiles profesionales para adecuar la formación a estas necesidades.

Para analizar la actividad se realizaron 373 entrevistas a responsables de organismos públicos, cofradías y empresas que desarrollan su actividad en alguno de los sectores enmarcados en el sistema pesquero a lo largo del litoral andaluz. Las entrevistas incluían preguntas comunes y específicas para cubrir la di-

versidad de aspectos del sector extractivo, transformador, comercializador y la acuicultura. Además se ha tenido en cuenta el grado de representatividad en el sector de la empresa, la diversificación por tamaño y por ámbito geográfico.

Las encuestas realizadas a las empresas buscaban información sobre los puestos de trabajo, la maquinaria utilizada en el proceso y la técnica empleada. También se embarcaba a la empresa dentro del proceso productivo al preguntar por proo-

vedores y clientes y sus interrelaciones. Otro aspecto importante de la encuesta era informar sobre la cualificación de los empleados en determinados puestos de trabajo y las características exigidas por la empresa al trabajador para ser empleado.

Proyecto Navegar

Basado en el proyecto piloto Garum, la Dirección General de Pesca (DGP), de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, a través de Fondo de Formación, ha puesto en marcha el proyecto Navegar. Este proyecto oferta cursos de formación en materia de autoempleo destinados a la creación de empresas que permitan la inserción laboral de las mujeres que venían desarrollando trabajos en el sector pesquero artesanal. Estos cursos se enmarcan en el proyecto de formación integral Bitácora, que tiene como principal objetivo determinar, desde el punto de vista de los recursos humanos, la situación del sector pesquero andaluz y sus perspectivas futuras.

El proyecto pretende que la formación ofertada vaya dirigida a mujeres con intención manifiesta de crear empresas, y se llevó a cabo atendiendo a la realización de proyectos empresariales surgidos de los resultados de un Estudio de detección de Oportunidades de Negocio que se realizó en cada una de las provincias del litoral andaluz.

El estudio fue diseñado para detectar, en cada provincia, aquellas actividades emergentes o en crecimiento vinculadas al Sistema Pesquero, susceptibles de ser concretadas en ideas de negocio para ser desarrolladas y puestas en marcha por mujeres vinculadas al sector.

El proyecto Garum se desarrolló, durante un año, entre 1998 y 1999 en cinco localidades del litoral andaluz: Carbone-



ras (Almería), Motril (Granada), La Línea de la Concepción (Cádiz), Isla Cristina (Huelva) y Málaga, con el objetivo de revalorizar y fomentar el trabajo que vienen desarrollando las mujeres en el sector pesquero artesanal del litoral andaluz.

A través de la cofinanciación del la D. G. XIV de la Comisión Europea y de la Consejería de Agricultura y Pesca, el Fondo de Formación ha desarrollado este proyecto de formación de las mujeres, que han tenido, tradicionalmente, escasa representación en el sector pesquero extractivo; sin embargo, sí intervienen, de forma mayoritaria, desarrollando tareas administrativas y comerciales.

El proyecto Garum ofreció una cualificación para, de alguna forma, reconocer las funciones que estas trabajadoras ya venían realizando y, al mismo tiempo, rentabilizar la actividad pesquera artesanal mediante la profesionalización de la gestión y la comercialización como un

mecanismo más de mejora de la economía familiar de los pescadores artesanales.

El proyecto se puso en práctica tras la selección de 77 alumnas, que se inscribieron como respuesta a la campaña preliminar que se realizó en los medios audiovisuales locales para sensibilizar a las mujeres del sector hacia la formación.

El curso de Gestión de Empresas Pesqueras fue impartido a las 77 alumnas. Las 300 horas lectivas del curso están divididas en una fase preparatoria de preformación, que es seguida del proceso formativo global compuesto por ocho módulos sobre: Gestión laboral, fiscal, económico-financiera y contable; Marketing; Comercialización, o Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Los resultados del proyecto Garum fueron notables. De las 77 participantes que iniciaron el curso, lo terminaron 66, es decir el 86 por ciento del total. Ade-

más, a través de la formación obtenida por las participantes, se constituyeron dos asociaciones en las localidades de La Línea y Carboneras. Estos resultados propiciaron su continuación durante el pasado año, pero ya como Proyecto Navegar, aunque los materiales y los objetivos de la formación se han mantenido.

Proyecto Nautilus

El litoral granadino está sufriendo un paulatino abandono de la actividad pesquera debido a las pocas posibilidades que tienen los pescadores de adaptarse a la especialización, las nuevas tendencias de producción y el mejor aprovechamiento de los recursos que la zona posee.

Con el fin de facilitar la adaptación de los trabajadores y trabajadoras del sector pesquero del litoral granadino a las transformaciones industriales y fomentar el crecimiento del empleo, se puso en marcha el proyecto Nautilus, llevado a cabo en el marco de la Red SIRIUS, constituida por

ETAS AIS Hanstholm, Dinamarca; ENESAD/CNERTA, Francia, y ZBF Bremenhaven, Alemania. En nuestro país tomaron parte el Ayuntamiento de Laredo y la Diputación de Granada con los proyectos Proeco y Nautilus, respectivamente.

El proyecto fue cofinanciado en un 75 por ciento por la UE y en 25 por ciento restante entre la Consejería de Trabajo e Industria, la Caja General de Ahorros de Granada y las Piscifactorías Sierra Nevada S. L. y Costa del Sol S. L. Su presupuesto total ascendió a 54 millones de pesetas.

A través de cursos de formación ocupacional dirigidos a hombre y mujeres desempleados y en activo, el proyecto Nautilus pretende mejorar su cualificación para asegurar la continuidad del puesto de trabajo. Otro objetivo fue introducir el concepto de empresa y de formación empresarial en el sector primario, así como mejorar la cualificación de los responsables de las empresas de la zona. Finalmente, la creación de un Centro de Asesoramiento para prestar apoyo técnico a las empresas del sector de la acuicultura y promover el autoempleo, así como la promoción del autoempleo a través de la concesión de ayudas económicas a los nuevos empresarios/as. El centro desarrolla y publica investigaciones relacionadas con la acuicultura y la búsqueda de nuevos recursos naturales. También promueve la creación de consorcios de explotación para competir.

Los colectivos más beneficiados por el proyecto han sido: trabajadores del sector pesquero, armadores y empresarios del sector, trabajadores afectados por los procesos de adaptación hacia nuevas tendencias y tecnologías, hijos y familiares de los trabajadores y armadores como futuro recurso humano para la continuidad del sector, personal desocupado de las poblaciones costeras, etc.



Las acciones desarrolladas por el proyecto se basan en los siguientes principios:

- Articulación de las previsiones de los cambios tecnológicos en las empresas y sus efectos sobre futuros excedentes ocupacionales.
- Incorporación activa de los interlocutores sociales y económicos en el proyecto.
- Creación de un Centro de Desarrollo Marino que actúe como estructura de apoyo, orientación, formación y asistencia técnica a empresas y trabajadores del sector.

• El sistema integrado de participación debe ser extrapolable a futuras políticas de formación y empleo.

Las estimaciones son que el proyecto beneficie a 1.600 personas (195 participantes en formación, 12 ayudas al autoempleo y

cerca de 1.400 potenciales receptores de información), integradas en el sector pesquero del litoral de Granada.

Estos proyectos formativos integrados en el Plan Bitácora tienen como objetivo primordial permitir al sector pesquero andaluz afrontar las nuevas situaciones políticas, económicas, técnicas que le afectan, adecuándose, a través de la formación pesquera, a los nuevos perfiles profesionales que el sector ya está demandando. ■

Jesús M. Salamanca

Número de buques y tripulantes por provincias

Provincias	N.º buques	Total tripulantes
Huelva	479	2.761
Cádiz	852	4.114
Total Región Suraltántica	1.331	6.875
Málaga	496	1.879
Granada	66	362
Almería	359	2.187
Total Región Mediterránea	921	4.472
Total General	2.252	11.320

D.G. Estructuras Mercados Pesqueros. Septiembre 2001.

Características de sector pesquero

El sistema pesquero andaluz está adaptado a las características de los medios físicos en los que realiza las capturas. La actividad pesquera realizada en las aguas del Mediterráneo es artesanal, de arrastre de litoral y cerco. En las aguas atlánticas, por su parte, la pesca está más diversificada y cuenta con más peso la flota industrial que tradicionalmente ha faenado en los caladeros atlánticos. De acuerdo con estos datos sobre la distribución provincial del número de buques y tripulantes en Andalucía, la Región Suraltántica (Cádiz y Huelva) supone el 62% de los buques que emplean al 65% de los pescadores andaluces. En cuanto a los puertos, el de Algeciras, Sanlúcar de Barrameda, La Línea, Isla Cristina y Punta Umbria son los que tienen mayor relevancia (ver cuadro).

La empresa extractiva estándar que opera en la Región Suraltántica tiene unos cuatro barcos que dan empleo a entre 55 y 125 trabajadores. También existen grandes empresas que cuentan con mayor número de barcos y tripulación dedicadas especialmente a la pesca de marisco de gran altura bajo formas jurídicas de Sociedades Anónimas o Mixtas ubicadas en terceros países. La estructura de este tipo de compañías difiere notablemente de la flota artesanal. Ésta está compuesta mayoritariamente por empresas familiares que se caracterizan por el envejecimiento progresivo de la flota, lo que conlleva el aumento de los costes de producción y el retroceso de las condiciones de seguridad a bordo.

La flota pesquera andaluza se caracteriza en su conjunto por ser una flota con una alta edad media, poco diversificada y polivalente. La primera circunstancia incrementa, como ya se ha citado, los costes de producción, y la segunda imposibilita la diversificación de la flota, que al ser demasiado especializada en una modalidad, ya sea arrastre, cerco o palangre, e impiden cambiar de caladeros cuando las circunstancias obligan.

La obsolescencia de los barcos, además, conlleva otras deficiencias: falta de medidas de seguridad, deficientes condiciones de habitabilidad, falta de lugares para el tratamiento adecuado de la pesca e instalación de sistemas tecnológicos que permitan realizar la clasificación, conservación y estiba del producto. La suma de estas circunstancias dificulta la faena a bordo de los barcos, aumenta su coste y reduce los beneficios por dos vías: el elevado coste de salir a pescar y bajo beneficio debido a la mala presentación del pescado y a tener que repartir las ganancias entre demasiados tripulantes.

En la actualidad la flota artesanal y de litoral, a pesar de sus inconvenientes, presenta mejores perspectivas que las flotas de altura al no depender de acuerdos con terceros países para poder faenar. La dotación de nuevas tecnologías a los barcos, tanto de material informático para la navegación como de sistemas mecánicos

que faciliten las tareas a bordo, para mejorar la seguridad y para reducir los costes operativos de la faena pesquera es esencial para mantener la flota faenando.

J.M.S.



LA NÁUTICA DE RECREO SE CONSOLIDADA EN GALICIA

Como señaló el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga –en el acto inaugural–, “nuestra tierra construye barcos de todo tipo para los cinco continentes y su industria de astilleros presenta primeras marcas náutico-deportivas, por lo que este I Salón Náutico Internacional no hace constatarlo y proyectar el futuro turístico-recreativo de Galicia”.

Caixa Galicia presentó una novedosa fórmula de préstamos para la adquisición de barcos a vela o motor, incluso usados, y la organización desarrolló una serie de actos y exposiciones relacionados con la tradición marítima de la Ría de Vigo.

Capital náutica del Noroeste

Esta feria pionera de la náutica de recreo aspira a hacer de Vigo “la capital náutica de la euro-región que conforman Galicia y Portugal”, como señaló el alcalde de la ciudad, Lois Pérez Castrillo, al dar la bienvenida al grupo de expositores, mayoritaria-

La cornisa atlántica de Galicia y la euro-región que comporta con el norte de Portugal han recibido su bautismo ferial con la primera edición del Salón Náutico Internacional de Vigo, exponente de una joven industria en crecimiento, que citó en Cotogrande a 80 expositores y más de 22.000 visitantes.

• El I Salón Internacional de Vigo juntó tradición y realidad de la euro-región Galicia/Norte de Portugal.

mente procedentes de Francia, Portugal, Galicia, País Vasco, Catalunya, Alicante y Madrid.

Más de doscientos invitados recorrieron, en el protocolo inaugural, los más de 9.000 metros cuadrados de exposición, a cuya brillantez se sumó la presencia de la Armada Española, con la fragata “Asturias” y las patrulleras “Atalaya” y “Tabarca” ancladas ante la Estación Marítima de Vigo,

donde tuvo lugar el bautismo marítimo de más de 2.000 escolares.

El horario ininterrumpido, desde las 10 de la mañana hasta las 9 de la noche, los autobuses gratuitos y un conjunto de actos recreativos y culturales, sostuvieron el interés del público que conflujo, masivamente, al Paso de la Bahía de Rande y la Regata Virgen de la Guía, con cientos de embarcaciones de toda Galicia, que reivin-

dicaron esos históricos lugares de la tradición marinera gallega.

Especial interés despertó asimismo una exposición flotante en la Estación Marítima de Vigo, que mostraba más de 30 barcos de segunda mano, que se conectó al recinto ferial propiamente dicho –de Cotogrande–, donde se exhibiría lo más moderno del sector, en motores, equipos, repuestos, submarinismo, moda náutica, kayacs, etc., así como las embarcaciones-estrella de la temporada, cabinadas, pesca-pesca y abiertas, de EuroStar España y Rodman Polyships.

Las empresas Yatesport y Ronáutica permitieron al público la prueba de sus embarcaciones, en la exposición flotante de la Estación Marítima, y presentaron la maqueta del próximo Puerto Deportivo de La Guía, donde se implementará un Centro de Charter de Vela y Motor.

La organización ha entendido que este I Salón Náutico de Vigo se habría retado a sí mismo hacia el fomento y la popularización de la náuti-



ca de recreo, y dispuso una serie de actos culturales en consecuencia: conferencias, talleres y encuentros profesionales. La expectación más densa confluó en el llamado "Paso de Rande", recreación de la histórica batalla (1702), cuyos restos de naufragio aún existen sumergidos en esa bahía.

La bahía del tesoro

El productor Fernando Navarrete, que dirigió la realización para TVE del último trabajo exploratorio sobre los galeones allí hundidos desde entonces, presentó imágenes inéditas al curso de una brillante charla-coloquio. Fue recreado el rastro histórico de esta batalla, en que la escuadra franco-española hubo de refugiarse en esta bahía para resistir el ataque pirata anglo-holandés a los metales preciosos que venían de América.

Los marinos españoles, derrotados por inferioridad manifiesta ante el corsario, prefirieron hundir el tesoro y prender fuego a los galeones antes de entregarlos, después de una escabechina de unos 2.000 hombres. Así que Rande, la heroica ensenada, revivirá su indomable símbolo con la creación de un Foro anual –en próximas ediciones del Salón Náutico– y, por esta primera, se celebró allí una emocionante suelta de palomas y concentración de cientos de embarcaciones. Quedó inaugurado el Foro Rande 2002 y se proyectó un valioso documental que resume más de trescientas horas de filmación submarina, gran apoyo documental procedente del Archivo de Indias sevillano,



Memoria histórica y negocios de futuro

La Xunta de Galicia construirá once nuevos puertos deportivos, una vez que se ha despertado la fiebre de matriculaciones de lanchas de recreo, que escala al 30 por ciento de crecimiento anual.

La Federación Galega pola Cultura Marítima tiene un plan de reutilización de los faros de costa y otros edificios marítimos en desuso, y convertirá en museos y acuarios las antiguas cetáreas abandonadas.

Un enorme conjunto de pequeños astilleros e industrias de la náutica de recreo aflora en Galicia y norte de Portugal en la última década, ya tienen red de ventas a nivel nacional y son proveedores de Cruz Roja, Guardia Civil del Mar y Vigilancia Aduanera.

Mil trescientos kilómetros de costa, rías protegidas del mar abierto y la vieja cultura marina de Galicia han irrumpido exponencialmente en este nuevo negocio, nunca reñido con una memoria histórica que se remonta a la batalla de Rande (1702), cuyos restos sumergidos siguen allí, a las puertas marítimas de la bahía.

Museo Naval madrileño, Biblioteca Nacional y Archivos de La Habana, y las intervenciones de expertos en la búsqueda de tesoros, como Stenuit y Potter, que tienen publicados sendos libros sobre Rande.

Demanda náutica de la euro-región

Entre Galicia y el norte de Portugal, una euro-región de más de 7 millones de habitantes, el I Salón Náutico Internacional de Vigo ha cumplido sus fines de atracción para la demanda náutica y la pesca deportiva. Esta cornisa atlántica denotaba la necesidad comercial y expositiva como revulsivo de las vocaciones marinas existentes.

Todo para navegar, equipos, motorizaciones, material auxiliar, etc., fomento de competiciones y para la instalación de puertos deportivos, aulas etnográficas, publicaciones y fotografía-video-cine, etc., han irrumpido en la muestra, junto a la documentación y explicación para obtener los títulos de patrono, técnicas y consejos del oficio. Ya tiene Galicia, de suyo, una Federación de Náutica y Pesca Deportiva que excede los 5.000 asociados, se constituyen puertos deportivos y clubs náuticos, pero se sentía en falta este gran motivo aglutinador de la tradición y realidad, por lo que este Salón Náutico se ha visto desbordado de presencias, con ser la primera edición y quedarse pequeñas las instalaciones y lugares de actividad paralela. ■

S. de F.

Con un presupuesto de 252 millones de pesetas

CAMPAÑA DEL FROM PARA PROMOCIONAR LA ACUICULTURA MARINA Y CONTINENTAL

Con esta campaña se pretenden dos objetivos. En primer lugar, dar a conocer la actividad de la acuicultura como algo emergente de gran importancia económica en el futuro por lo que puede suponer de empleo y también para el aprovisionamiento de productos de la pesca para el consumo. En segundo lugar, se trata de una campaña genérica sobre todo el sector de la acuicultura, aunque se va a centrar en producciones como la dorada, lubina, trucha y rodaballo, especies de alto valor y con una demanda en aumento. Frente a las importantes oscilaciones que existen generalmente en el mercado de los productos de la pesca obtenidos por la actividad tradicional, la acuicultura ofrece productos donde domina una gran estabilidad en las cotizaciones durante todo el año. La campaña tratará igualmente de llevar al consumidor la imagen de la acuicultura como productos recién pescados, frescos, que se pueden encontrar en el mercado durante todo el año. Igualmente se insiste en la acuicultura como una actividad sujeta a todos los controles sanitarios donde se respetan escrupulosamente los ciclos biológicos de los animales, lo que supone un período de un año para la cría de una trucha y de 20 meses para una dorada.

Con un presupuesto de 252 millones de pesetas, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través del FROM, la Unión Europea y los productores han puesto en marcha una campaña para la promoción de los productos de la acuicultura tanto marina como continental. La Unión Europea aportará la parte más importante, 161 millones de pesetas, 73 millones el FROM y 18 millones la producción. De la cifra total, 210 millones son para publicidad y el resto para trabajos de divulgación.

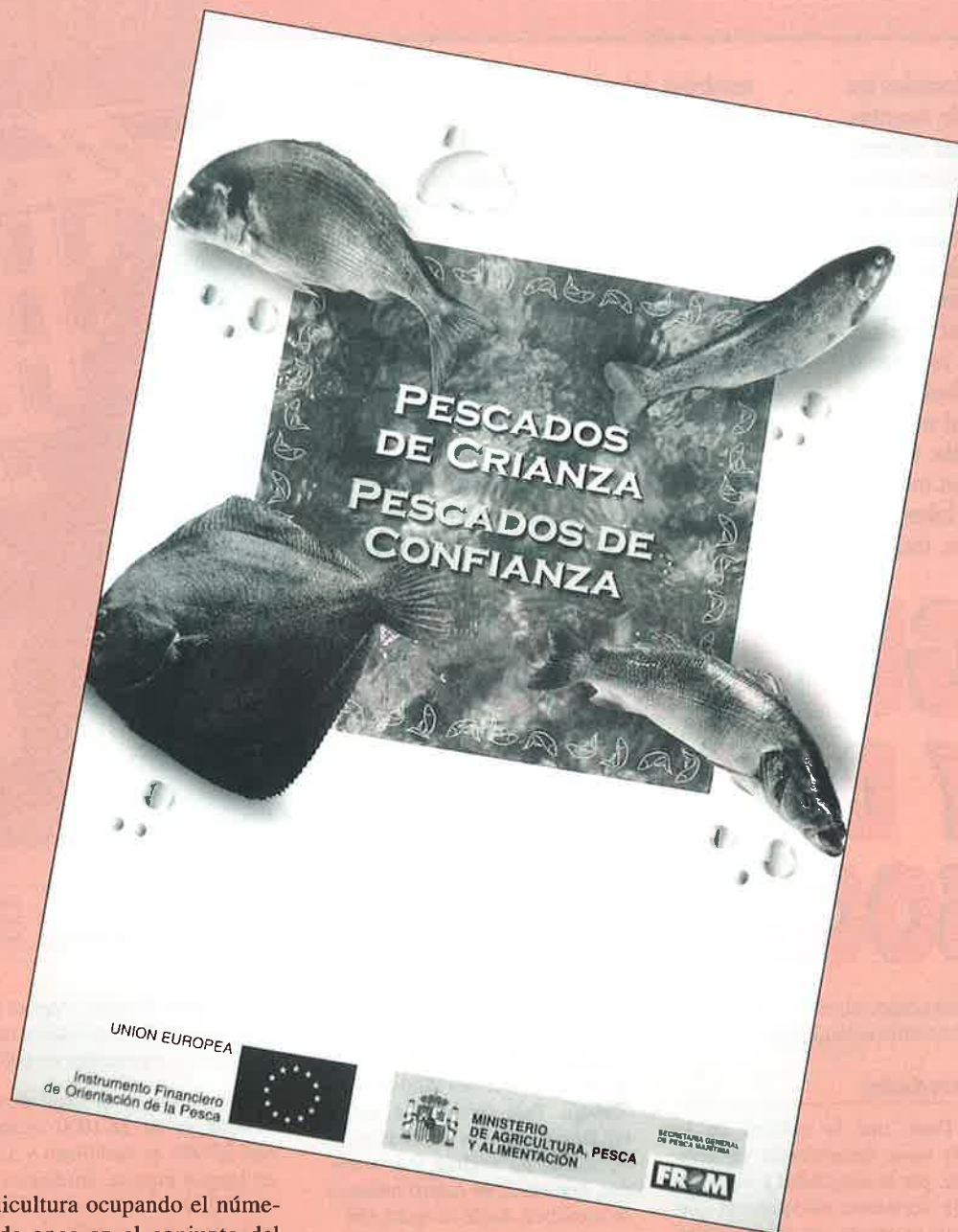
Sector en auge

La acuicultura es una actividad en auge con un importante desarrollo en los años precedentes, pero donde lo más grande está por llegar ante las posibilidades que ofrece el litoral español, los problemas que existen en muchos casos para buscar nuevos caladeros y la existencia de una alta demanda de productos de la pesca en España con una media de unos 40 kilos por persona y año. El Plan de Promoción se ha diseñado a partir de un estudio del mercado según el cual los consumidores disponían de una información escasa sobre la acuicultura. El estudio refleja también sin embargo que la imagen de los productos de la acuicultura se asocia con calidad, garantía, seguridad alimentaria y producción nacional.

Según los datos manejados por la Administración, la acuicultura supone en la actualidad una producción de 321.000 toneladas, de las que la mayor parte corresponden al mejillón, con unas 200.000 toneladas. En los últimos años se está desarrollando con fuerza el cultivo de otras producciones donde destacan la lubina, la dorada, el rodaballo y la trucha, con una oferta para este año de unas 45.000 toneladas por valor de casi 40.000 millones de pesetas.

España es uno de los principales países productores de





acuicultura ocupando el número de once en el conjunto del mundo, aunque muy por detrás de los grandes países productores como son China, India, Corea y Japón. España cuenta en la actualidad con un centenar de centros para la producción de acuicultura marina y 120 más para la acuicultura continental. Con unos 8.000 kilómetros de costa con los climas más variados, España ofrece las posibilidades de producción más diversas. En la cornisa cantábrica y la región noroeste predominan el cultivo de especies como el rodaballo destacando Galicia. En las zo-

Sobre una producción total de 321.000 toneladas, la lubina, la trucha, la dorada y el rodaballo supone ya más de 40.000 toneladas.

nas mediterránea y suratlántica, con aguas más templadas, se ha desarrollado fundamentalmente la dorada y la lubina tanto en granjas como en jaulas flotantes. Finalmente, la producción de trucha se ubica especialmente en Galicia, Castilla-La Mancha, Castilla y

León, Navarra, Asturias, Andalucía y La Rioja.

La producción de dorada y lubina se halla fundamentalmente en Andalucía, Canarias, Valencia, Galicia, Cataluña y Murcia. En el año 2000, la oferta fue de 8.242 toneladas de dorada, con un aumento del 54% sobre el año

anterior, y de 1.837 toneladas de lubina, con un crecimiento del 46%. Según los datos manejados por el sector, para este año se mantienen las mismas perspectivas de crecimiento. El desarrollo de estos cultivos se ha hecho en la última década pasando en ese período de una demanda de solamente 400 toneladas a las más de 10.000 toneladas actuales entre ambas especies. Los productores de dorada y lubina se hallan integrados en la organización Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos, Apromar, constituida en 1986.

Los productores de rodaballo fundaron en el año 1988 la Asociación de Productores de Rodaballo Gallego, Aroga, integrada a su vez en Apromar. La producción más importante se halla en Galicia y en menor medida en Cantabria y en el País Vasco. La producción ascendió en el año 2000 a 3.378 toneladas, que suponen el 60% de la producción europea y el 50% de la producción mundial.

La mayor parte de las empresas productoras de trucha se integran en la Organización de Productores y Piscicultores y fue creada en 1986, aunque tiene sus raíces en el Grupo Sindical de Piscicultores de 1968. Igualmente funciona la Organización de Productores de Acuicultura Continental.

La producción de trucha en España se eleva a unas 31.000 toneladas. Frente a lo que sucede con las otras producciones acuícolas, el crecimiento de la producción es inferior, con un aumento en el último ejercicio del 4%. Las exportaciones suponen actualmente el 25% de toda la producción y se envían a países como Alemania, Italia, Francia y el Reino Unido. Las mayores producciones se centran en Galicia con 7.600 toneladas, Castilla y León con 6.700 y Castilla-La Mancha con 3.700 toneladas.

La campaña tiene una duración de tres meses. ■

Vidal Maté

CON 56.000 EJEMPLARES DE TIRADA

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha publicado la "Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2001", que incluye las últimas novedades referentes a la normativa sociolaboral como son la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social, la normativa sobre extranjeros y la Ley de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado de Trabajo, cuyo fin es el incremento del empleo. El objetivo de esta publicación es facilitar a los ciudadanos el conocimiento de la compleja realidad social y laboral a través de un lenguaje sencillo y asequible. En ella se recoge la legislación existente en materia de empleo, trabajo, relaciones laborales, Seguridad Social y migraciones. Incluye,

también, información correspondiente a ayudas destinadas a jóvenes, mujeres, mayores y otros colectivos con dificultades para integrarse en la sociedad.

Ésta es la sexta Guía editada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales desde 1996, año en el que se configuró la actual estructura orgánica del Departamento, aunque se trata de la número 16 desde su nacimiento en 1987. Con esta nueva edición, cerrada el pasado mes de julio, se alcanza un total de 780.000 ejemplares desde que apareció como Guía Laboral. Este año la publicación cuenta con una tirada de 56.000 ejemplares: 55.000 en su versión en español y 1.000 en lengua inglesa.

Esta Guía, según explican los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, no pretende ser un mero repertorio, normativo orientado exclusiva o principalmente al especialista en la materia, a modo de código de trabajo, sino que más bien se trata de un instrumento de consulta que intenta responder a la amplia demanda de información plantada por colectivos de ciudadanos tan dispares como son los jóvenes, los desempleados, los empresarios, gestores, profesionales, sindicalistas, pensionistas, emigrantes o personas con necesidades especiales que quieren conocer los servicios o prestaciones a las que pueden acceder.

Asimismo la Guía está planteada como un instrumento de gran utilidad para todos aquellos que trabajan vinculados al mundo laboral, como pueden ser abogados, despachos profesionales, ONG'S, fundaciones, etc., ya que en ella se incluyen con todo detalle los servicios y las prestaciones que son competencia del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de sus organismos dependientes, así como la normativa existente en cuestiones tan esenciales para el mundo laboral como son las referentes al fomento del empleo, la contratación, las relaciones laborales, la negociación colectiva, los derechos y deberes relacionados con la Seguridad Social, las prestaciones por desempleo, las migraciones, las ayudas a las mujeres, juventud, tercera edad, discapacitados y aquellos colectivos que ne-

GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES

cesitan especialmente el apoyo de la Administración Pública.

Novedades

Dado que la utilidad de la Guía viene determinada, en gran parte, por la actualidad y vigencia de la normativa sociolaboral que en ella se recoge, los responsables de la edición de la misma han querido ser fieles en esta ocasión a ese principio de utilidad y han retrasado su publicación, que es tradicional que se haga en el mes de junio coincidiendo con al Feria del Libro de Madrid, donde es acogida con gran éxito, al mes de julio, con el fin de incorporar la Ley de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado Laboral, aprobada por el Parlamento el 28 de junio.

Esta Ley, junto con el Texto Refundido de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social y la normativa sobre los Derechos y libertades de los extranjeros en España, constituyen las novedades más destacables en cuanto a referencias legales.

Se recuerda que, por quinto año consecutivo, la Guía puede consultarse vía Internet, a través de la página web del Ministerio de Trabajo. Este servicio ha tenido un gran éxito y se ha convertido en una de las páginas más visitadas, con cerca de cuatro millones de consultas desde su aparición.

56.000 ejemplares

Entendida así, la Guía Laboral y de Asuntos Sociales se configura como el pilar de información y comunicación del Departamento, pues contiene su estructura, organización y unidades responsables; normativa reguladora, servicios que presta, derechos de los ciudadanos, acceso a su ejercicio y procedimiento para su reconocimiento; situación y directorio de las dependencias.

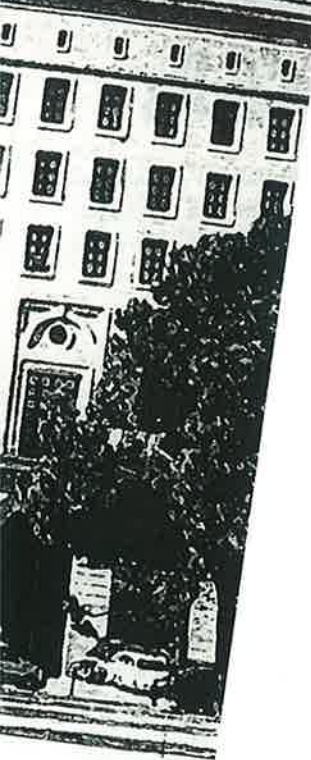
Ésta es la sexta Guía editada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales desde 1996, fecha en la que se configuró la actual estructura del Departamento al fusionarse los Ministerios de Traba-

jo y Asuntos Sociales. Pero en realidad se trata de la edición número 16 desde su nacimiento en 1987.

La tirada de la Guía en esta ocasión es de 56.1000 ejemplares: 55.000 en castellano y 1.000 en lengua inglesa, destinados estos últimos a las Consejerías laborales de todo el mundo. La mayor parte de la tirada, un 70%, sale a la venta al público y el resto se distribuye gratuitamente a diferentes instituciones como son las oficinas de información, dependencias provinciales del propio Ministerio, consejerías laborales y de asuntos sociales, organismos autónomos, entidades gestoras dependientes del Departamento, agentes sociales, ONG'S, organizaciones dedicadas a la acción social y a los ayuntamientos.

La elaboración de la Guía corresponde a la Subdirección General de Información Administrativa, dependiente de la Secretaría General Técnica, y se ha realizado en esta ocasión siguiendo la pauta de las anteriores y manteniendo su misma





estructura con el objetivo de facilitar su lectura a los usuarios que la consultan desde tiempo atrás.

Con esta nueva edición se alcanza la cifra de 780.000 ejemplares desde que comenzara su publicación, cifra que, según consideran los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, puede dar alguna indicación de la consolidación de esta publicación como instrumento de divulgación de los servicios y prestaciones de este Departamento ministerial para conseguir una mejor y mayor utilización por parte de los ciudadanos

Contenidos

En las 767 páginas con que cuenta la publicación se recogen todos los servicios, prestaciones y competencias que llevan a cabo el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus organismos dependientes, así como las normas vigentes sobre empleo, prestaciones por desempleo, afiliación y coti-

zación a la Seguridad Social, formación ocupacional, emigración y ayudas a los necesitados sobre como acceder a las mismas.

Todo ello se encuentra contenido en 15 capítulos y un último dedicado a "índices" que versan sobre los siguientes temas: "La búsqueda del puesto de trabajo"; "La Formación Profesional"; "El apoyo a la creación de empresas y empleo"; "La contratación de trabajadores y las características de cada tipo de contrato"; "El salario y tiempo de trabajo"; "Modificación, suspensión y extinción del contrato de trabajo"; "Las relaciones especiales de trabajo"; "La emigración y el trabajo de los extranjeros en España"; "Cómo se protege al trabajador desempleado"; "Los servicios de inspección y de salud y seguridad laboral"; "La sindicación de los trabajadores"; "La negociación colectiva de las condiciones de trabajo"; "Derechos y Deberes en relación con la Seguridad Social"; "Actuaciones de acción social"; "Situación de los servicios centrales y unidades periféricas del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de los organismos de él dependientes" e "Índices".

Merecen destacarse, asimismo, dos apartados dedicados a la divulgación del organigrama del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y otro que contiene un completo cuadro en el que se detallan las competencias de este Departamento en materia socio-laboral que han sido transferidas a las Comunidades Autónomas

El sector marítimo pesquero en la Guía

Como cada año los trabajadores del mar están presentes en esta Guía que les dedica varios epígrafes destinados a explicar cuáles son sus derechos y deberes con respecto a la Seguridad Social. A partir de la página 511, el colectivo marítimo pesquero puede consultar toda la legislación laboral y social que le afecta así como su campo de aplicación, que es el siguiente.

Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a salario o a la parte, empleados en cualquiera de las actividades:

- Marina mercante.
- Pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.

• Extracción de otros productos del mar.

• Tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo.

• Trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno de las empresas dedicadas a las actividades anteriores.

• Trabajo de los estibadores portuarios.

• Servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan.

• Personal al servicio de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones y de las Cooperativas del Mar.

• Cualquier otra actividad marítimo-pesquera cuya inclusión en este Régimen sea determinada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Los armadores de embarcaciones que sean de más de 10 toneladas o lleven enrolados más de cinco tripulantes, si figuran en el rol y perciben como retribución por su trabajo una participación del "Monte Menor" o un salario como tripulante, quedan asimilados a trabajadores por cuenta ajena, salvo a efectos de desempleo.

Trabajadores por cuenta propia que realizan de forma habitual, personal y directa alguna de las actividades que a continuación se enumeran, siempre que la misma constituya su medio fundamental de vida:

• Armadores de embarcaciones que no excedan de 10 toneladas de registro bruto, no lleven más de cinco personas enroladas incluido el armador, y en las cuales éste vaya enrolado como técnico o tripulante.

• Los que se dediquen a la extracción de productos del mar.

• Los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa pesquera determinada.

También se pueden incluir el cónyuge y los familiares, hasta el segundo grado por consanguinidad, afinidad o adopción del trabajador autónomo, si trabajan, conviven y dependen económicamente de él, salvo prueba de que son trabajadores por cuenta ajena.

Transitoriamente, para los trabajadores por cuenta propia el plazo para solicitar la afiliación y/o alta continúa siendo de cinco días naturales a partir del siguiente al del inicio del trabajo.

Asimismo, otras informaciones de interés que contiene la Guía con respecto a los trabajadores del mar y sus familias son las referentes a inscripción de empresas, embarcaciones y centros de trabajo, afiliación y bajas; grupos de cotización y bases de las mismas; convenios especiales, prestaciones tanto sanitarias como de incapacidad permanente, de jubilación, muerte y supervivencia, prestaciones familiares por hijo a cargo, desempleo y servicios sociales, prestaciones todas ellas que se gestionan a través del Instituto Social de la Marina.

Finalmente, este colectivo podrá encontrar en la página 246 y siguientes cómo se consigue trabajo en el mar, los requisitos que necesita el trabajador para solicitar el trabajo, las ofertas y las características de este trabajo como son las jornadas, en descansos y salarios.

La Guía en Internet

Por quinto año consecutivo la Guía puede consultarse vía Internet, a través de la página web del Ministerio (www.mtas.es). Este servicio ha tenido un gran éxito y desde que comenzó ha ido en aumento, pasando de las 20.000 consultas de los primeros meses a las más de cuatro millones que lleva ya realizadas hasta mediados del pasado mes de julio, convirtiéndose así en una de las páginas más consultadas el Ministerio. ■

C.H.C.

La Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2001 puede adquirirse al precio de 2.250 pesetas en librerías, quioscos de prensa, grandes superficies y en la librería del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (C/ Agustín de Bethencourt n.º 11, 28003 Madrid, Tel.: 91 554 34 00 exten. 3033; fax: 91 553 38 47. E-mail: sg-public@mtas.es). Como ya se ha indicado, las personas interesadas pueden consultarla a través de Intenet en www.mtas.es.



La pesca ilegal pone en peligro el caladero del Golfo de Cádiz

desplazarse a caladeros lejanos, ha puesto en el punto de mira el caladero del Golfo de Cádiz.

Una de las posibilidades barajadas para que la flota artesanal de Barbate siguiera faenando era su recolocación en el Golfo de Cádiz, pero la situación de abandono en que se encuentra, motivada por la falta de control y vigilancia de la pesca ilegal, dificulta esta posibilidad.

Según estudios realizados por el IEO de Cádiz las posibilidades pesqueras de este caladero eran buenas, y con una ordenación coherente que redundara en la mejora de los recursos facilitaría la pesca de parte de la flota artesanal de Barbate. En la actualidad esta posibilidad es inviable debido a que la pesca ilegal, especialmente la realizada por embarcaciones deporti-

La pesca ilegal practicada por unas seis mil embarcaciones, tanto artesanales, que anteriormente faenaban en el caladero marroquí, como de pesca deportiva, están esquilmando uno de los caladeros más ricos del litoral español, según se ha denunciado desde el Instituto Oceanográfico Español (IEO) de Cádiz, que pide una ordenación más coherente del caladero para recuperar los recursos y posibilitar la recolocación de parte de la flota artesanal de Barbate.

La necesidad de reubicar la flota ante falta de acuerdo entre la Unión Europea (UE) y Marruecos, especialmente las embarcaciones artesanales de la localidad gaditana de Barbate, que no pueden

vas, ha esquilmando el caladero amparándose en una maraña legal que dificulta el control de esta actividad.

Competencia desleal

Desde las cofradías y desde el IEO de Cádiz se ha llamado la atención sobre la pesca ilegal deportiva que supone una competencia desleal para los pescadores, ya que está comprobado que la pesca deportiva utiliza artes profesionales (palangre y enmalle) cuando únicamente pueden utilizar caña, línea de mano o chambel. Además vende sus capturas directamente a restaurantes sin pasar el pescado por lonja; por lo tanto, el pescado no pasa los controles sanitarios, no genera empleo ni los pescadores están dados de alta en el Régimen Especial del Mar. La falta total de control ha colocado el caladero en una situación difícil, que tardará, según los informes de IEO de Cádiz, dos años en recuperarse si se toman de forma rápida las medidas adecuadas.

De llevarse a cabo estas medidas, parte de las embarcaciones de Barbate podrían volver a un caladero en el que faenaron alternándolo con los marroquíes. Las especies pelágicas más pescadas en la zona son el boquerón, tradicionalmente capturado por la flota de cerco, y el atún rojo. A estos hay que añadir las especies demersales capturadas por la flota de arrastre como son la gamba blanca, el langostino, salmonete, etc. ■



Coordina:
Jesús M.
Salamanca



La Consellería de Pesca decomisa 12.588 kilos de especies ilegales durante el primer semestre del año

El Servicio de Protección de Recursos, dependiente de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de Galicia, decomisó más de doce toneladas de especies que no alcanzaban los tamaños mínimos legales; cerca de 7.400 artes y aparejos no autorizados –mayoritariamente nasas– y 53 embarcaciones y vehículos implicados en el transporte de ejemplares inmaduros.



De los 12.588 kilos de especies decomisadas, 5.729 corresponden a peces; 2.672 a moluscos bivalvos; 2.451 a crustáceos; 1.515 a cefalópodos; y, finalmente, 221 a erizos. En cuanto a los peces, cabe destacar las cuatro toneladas de pescadilla y los casi 700 kilos de sardinas incautadas. Por su parte, la almeja babosa, con 1.719, destaca sobre otros moluscos bivalvos. En la categoría de ce-

falópodos destaca la tonelada y media de pulpo capturado de forma ilegal.

En el capítulo de las artes ilegales de pesca destacan en el cómputo final las nasas requisadas, que alcanzan una cifra de 6.138, seguidas de otro tipo de aparejos utilizados en las embarcaciones gallegas de forma ilegal como los miños y los rascos.

Además fueron decomisados en las intervenciones 17 vehículos y 36 embarcaciones, que fueron utilizados para la captura y transporte de las especies que no cumplían los tamaños mínimos legales.

Medios materiales y humanos

El Servicio de Protección de Recursos de la Consellería verá incrementado sus medios

materiales durante este año con la adquisición de una embarcación destinada a vigilar la zona de la Costa de la Muerte. Los 19 metros de eslora de la embarcación que se está construyendo y sus dos potentes motores permitirán a los agentes de este servicio realizar su función de inspección y vigilancia de una forma más útil.

Este servicio, que a lo largo de sus 15 años de funcionamiento se ha dedicado al control y la vigilancia de la actividad pesquera, marisquera y acuícola con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación vigente, cuenta con un total de 24 embarcaciones, para control en el mar; 57 vehículos, para la intervención terrestre; y dos helicópteros.

En lo que refiere a los recursos humanos, el servicio está compuesto por 145 personas, de las que 133 prestan servicios en las 7 bases de vigilancia existentes en las localidades de Celeiro, A Coruña, Muxía, Ribeira, Vilaxoán, Pontevedra y Vigo. En cada una de las bases hay un responsable de las tareas de coordinación. El servicio cuenta también con 22 patrones de barco, 23 mecánicos, 66 vigilantes, 2 inspectores, 6 inspectores veterinarios, 5 subinspectores y 2 auxiliares administrativos. ■

Conxemar reúne en Vigo al sector del congelado

La tercera edición de Conxemar, celebrada en Vigo entre los días 2 y 4 de octubre, reunió a empresas y asociaciones de 20 países de cuatro continentes y contó con unos 200 expositores que mostraron las últimas innovaciones en el sector del pescado congelado. Esta feria internacional de productos del mar se consolida entre las más importantes en el ámbito nacional e internacional por el número de visitantes particulares y profesionales que acoge y la cantidad de empresas del sector que muestran sus innovaciones técnicas.

La Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos de Pesca y Acuicultura, Conxemar, que agrupa todos los eslabones del sector de congelados de nuestro país y cuenta entre sus asociados con 190 empresas, ha reunido en la tercera edición de su Feria Internacional de Productos Congelados a empresas y asociaciones de veinte países de cuatro continentes.

La feria, inaugurada el día 2 de octubre por el Secretario General de Pesca, Samuel Juárez, este año ha cumplido las previsiones en cuanto al número de expositores, tanto de nuestro país como extranjeros, y metros cuadrados contratados en el Instituto Ferial de Vigo.

Los visitantes a los casi 8.000 metros cuadrados de exposición que se han acercado a los 13.000, según los responsables de Conxemar, proceden de unos cincuenta países.

Estos datos hacen que esta reunión anual que se

realiza en Vigo se haya consolidado como la primera feria de España especializada en el sector del congelado, la segunda en Europa y la tercera en el ámbito mundial si nos atenemos al número de expositores y visitantes que han concurrido durante los tres días de la primera semana de octubre a Vigo.



Marco para negociar

El objeto de la feria es crear el espacio idóneo que permita establecer contactos fructíferos y realizar negociaciones con expositores y clientes de todos los sectores

relacionados en la cadena productiva del sector del congelado. Además, mostrar a profesionales y visitantes las más importantes innovaciones técnicas que se están desarrollando en el mercado.

Según los responsables de Conxemar, Vigo es el principal puerto pesquero de Europa y punto de referencia ineludible para el sector del congelado. Además, esta ciudad del Noroeste español reúne actualmente la triple condición de tener el primer puerto pesquero de Europa, contar con la sede de las principales industrias transformadoras y frigoríficas con proyección internacional y ser base de servicios logísticos de primera línea.



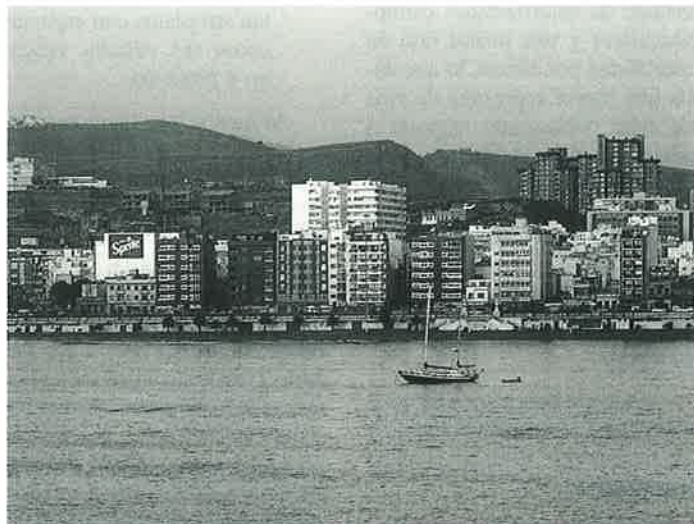


Conferencia de Pesca de la ITF en Las Palmas

La Conferencia Mundial de la Sección de Pesca de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) se celebra en las Palmas los días 9 y 10 de octubre bajo el lema "Por una pesca responsable y contra las banderas de conveniencia". Esta organización sindical de ámbito mundial está compuesta por 533 sindicatos de trabajadores del transporte de más de 136 países, que se reúne cada dos años para analizar los problemas principales que afectan a la pesca.

La Federación Internacional de Trabajadores de Transporte cuenta entre los afiliados a su organización con los sindicatos ELA-STV, CCOO y UGT de nuestro país. Este último, como miembro del Comité Director de la Sección de Pesca de la ITF, ha apoyado la celebración de la conferencia en Las Palmas, a la que asisten un centenar de delegados de organizaciones sindicales de todo el mundo que trabajan en el sector pesquero.

En el acto inaugural de la Conferencia estará presente el Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez. Durante las jornadas se analizarán temas como las consecuencias sociolaborales de la reducción de capturas, pesca ilegal no reglamentada, con-



venios laborales OIT, salud y seguridad en los buques de pesca, sistema de gestión de la pesca y cuotas individuales transferibles, etc.

Transferibilidad de las cuotas

Sobre el último punto, la sección de pesca de ITF ya ha mani-

festado en anteriores reuniones que la transmisibilidad puede ser un criterio económico de dudosa eficacia, pero es innegable que se ha demostrado como un elemento negativo en relación con el desarrollo sostenible de la pesca, con el empleo y con la cohesión social y geográfica. Según esta organización, "el beneficio económico que puede derivarse de esta figura sería siempre para unos pocos".

La transmisibilidad crea la existencia de un grupo de empresas privilegiadas que suelen estar ubicadas en zonas concretas, donde las posibilidades de pesca se convierten en un activo comercializable que depende únicamente de la facilidad de la empresa para obtener recursos financieros propios o ajenos.

BREVES

■ El puerto de Punta Umbría permite la descarga de pesca ilegal

Los pescadores de Punta Umbría, así como la Asociación de Armadores de Isla Cristina, Huelva, han denunciado que el puerto de la localidad está permitiendo la entrada de mercancías procedentes de barcos arrastreros que no disponen de licencia para pescar la chirla en el Golfo de Cádiz.

La alarma saltó cuando los arrastreros, que disponen de licencias para faenar en aguas portuguesas, pretendían vender el marisco capturado en el Golfo de Cádiz a través de la lonja de Isla Cristina. Ante la negativa de este puerto optaron por alijar en Punta Umbría.

Esta situación se continúa produciendo por la pasividad de la Administración, según el presidente de la Asociación de Armadores de Isla Cristina, Huelva, Sebastián Carrillo, que "permite que ocurra la venta de marisco capturado por barcos que carecen de licencia para capturarlo". Esta situación ha hecho, continúa Carrillo, que "muchos barcos hayan incrementado la captura de los 250 kilos permitidos a 400 o 500, con el consiguiente peligro de que se sature el mercado.

■ La pesca de la anguila en el Delta del Ebro

La anguila se puede pescar en el Delta del Ebro, en el río Ter, en el término municipal de La Escala en el Rec del Molí desde el 20 de octubre al 10 de marzo, según la Orden de 30 de julio

de 1999 que regula su pesca. En la misma se detalla su definición. Así, se entiende por anguila la cría que no sobrepasa los 10 centímetros de longitud, contando desde el extremo de la boca hasta el extremo de la aleta caudal. Cuando el ejemplar mide entre los 10 y 35 centímetros de longitud se denomina anguiló. La pesca del anguiló está prohibida. La anguila es el ejemplar adulto de esta especie que mide más de 35 centímetros.

Para su pesca se debe utilizar el arte del busso. El arte tiene que retirarse de día y debe estar separado entre sí por una distancia mínima de 50 metros. El ala de los bussos no podrá ocupar más del 25 por ciento de la anchura del curso del río y únicamente se autoriza un busso por solicitante.

Sanidad a bordo

Día a día los aspectos relacionados con la nutrición son tenidos más en consideración a la hora de prevenir enfermedades cardiovasculares, siendo la modificación de los malos hábitos una manera eficaz de disminuir el riesgo cardiovascular.

LA DIETA MEDITERRÁNEA

En estudios realizados en los últimos 30 años se puso de manifiesto que los países de la cuenca mediterránea (España, Italia, Francia, Grecia y Portugal) tenían un menor porcentaje de enfermedades cardiovasculares y una menor tasa de mortalidad por cáncer, lo que daba una mayor esperanza de vida de estas poblaciones respecto a países del norte de Europa y de América. Este fenómeno no dependía del nivel de educación, ni de la situación social o del poder adquisitivo, por lo que todo hizo pensar que se trataba de la dieta y se relacionó con los hábitos alimenticios.

Tras este descubrimiento los científicos fueron perfilando los elementos que definen la dieta mediterránea:

- Consumo habitual de cereales, legumbres, frutas frescas, verduras, pescado, aceite de oliva y frutos secos.
- Consumo moderado de lácteos (sobre todo yogur y

quesos), huevos y carne de aves.

- Consumo poco frecuente de carnes de cerdo, cordero y vacuno. Se incluye en la dieta el vino de forma moderada y se condimentan sus platos con especias como ajo, cebolla, orégano y pimienta.

Al menos los siguientes países pertenecen a la cuenca mediterránea: Turquía, Albania, la antigua Yugoslavia (Eslovenia, Bosnia-Herzegovina y Croacia), Grecia, Italia, Francia, España, Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Egipto, Israel, Jordania y Siria, por lo que dada la gran diversidad de culturas, razas, religiones, situación social, económica y política no podemos hablar de un único y exclusivo tipo de dieta mediterránea, ni de un único tipo de dieta para un mismo país. Así, un país como Portugal, que en principio no es bañado por el Mediterráneo, tiene hábitos alimentarios propios de esta ponderada dieta.

La dieta varía de un país a otro y de una región a otra en el alimento, pero no en el grupo de ellos, por ejemplo:

- En el Norte de África consumen couscous, vegetales y legumbres.
- En el Sur de Europa consumen pasta, arroz, patatas, vegetales y legumbres.
- En el Este de Europa consumen judías, garbanzos y arroz.

Probablemente la propagación de estos hábitos por la geografía mediterránea se ha debido a las costumbres de las civilizaciones que han habitado en estos países: egipcios, sirios, fenicios, cartagineses, iberos, griegos, romanos, bizantinos, árabo-musulmanes, judíos y turcos, que han impuesto la cultura del trigo, el olivo y la vid.

A continuación hablaremos de los alimentos más característicos de la dieta mediterránea.

Aceite de oliva

Ampliamente utilizado en la cocina mediterránea. Es rico en ácidos grasos monoinsaturados. Muchos estudios han demostrado que estos ácidos grasos regulan las proporciones sanguíneas de HDL, "colesterol bueno" y LDL, "colesterol malo", teniendo un efecto protector frente a la formación de placas de aterosclerosis en las arterias.

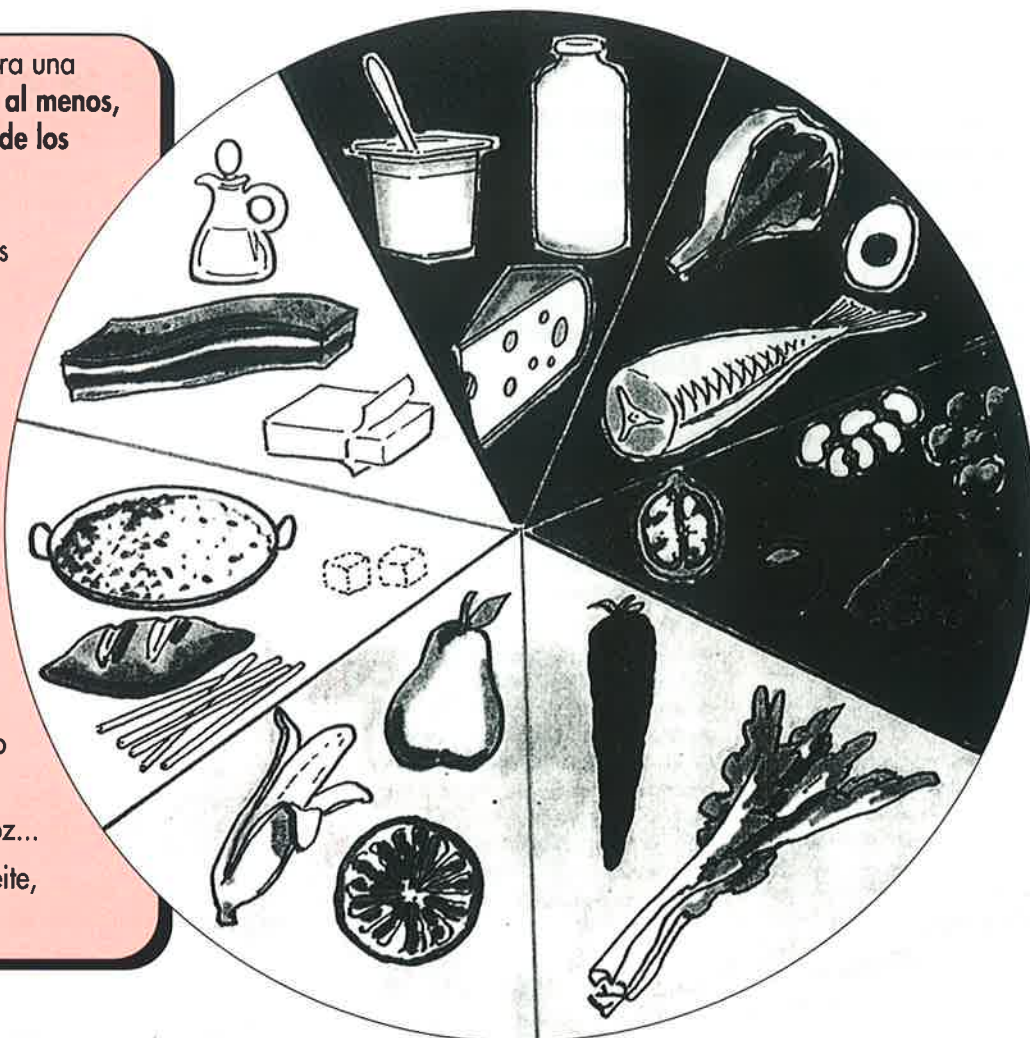
En la cocina mediterránea se utiliza aceite de oliva o de semillas para cocinar y condimentar los platos, a diferencia de mantequillas y otras grasas animales utilizadas en otros países como en los del norte de Europa. Asimismo se consumen las rebanadas de pan solas o con aceite de oliva y no untadas con mantequilla, manteca de cacao u otras grasas.

UNA DIETA RECOMENDABLE CONSISTIRÍA

- **Aporte de un 40 a un 60% del valor calórico total en forma de carbohidratos con predilección por legumbres, frutas y verduras.**
- **Límite de un 30% del valor calórico total en forma de lípidos, dando prioridad al aceite de oliva y a las grasas de pescado.**
- **Aporte proteico de un 15 a un 20% del valor calórico total con principal representación de los pescados grasos.**
- **Los micronutrientes (vitaminas y oligoelementos) están asegurados con la presencia de alimentos frescos (frutas y verduras) y un cuidadoso manejo de la técnica culinaria.**

Una **dieta equilibrada** para una persona sana debe contener, **al menos, un ingrediente de cada uno de los grupos.**

- Grupo 1. Leche y derivados (queso, nata, yogurt...).
- Grupo 2. Pescado, carne y huevos.
- Grupo 3. Legumbres y frutos secos: patatas, alubias, lentejas, avellanas, nueces...
- Grupo 4. Verduras y hortalizas como lechuga, tomate, zanahoria, judías.
- Grupo 5. Fruta fresca como pera, manzana, plátano...
- Grupo 6. Pan, azúcar, arroz...
- Grupo 7. Grasas como aceite, tocino, mantequilla...



Pescado

Es otro de los alimentos característicos de esta dieta, y cuya grasa es beneficiosa para la salud.

Estudios llevados a cabo en las poblaciones esquimales de Groenlandia, cuya alimentación estaba basada prácticamente en el pescado y no consumían grasas vegetales, mostraban cómo la baja incidencia de enfermedades cardiovasculares de esta población se debía a los ácidos grasos poliinsaturados del pescado y más concretamente a los omega-3, pues aumentan el HDL, "colesterol bueno", y disminuyen el LDL, "colesterol malo".

Legumbres, cereales (pastas, arroz...), frutas y verduras

Aportan a la dieta mediterránea, además de variedad, vitaminas, minerales, sustancias

antioxidantes, fibra e hidratos de carbono complejos.

La dieta mediterránea se puede considerar casi una dieta vegetariana en cuanto a los beneficios de ésta (alto aporte de vitaminas, minerales, sustancias antioxidantes y fibra), pero solventa las deficiencias que la alimentación vegetariana estricta suele conllevar (bajo aporte de vitamina B12).

Por fortuna, hemos dejado atrás un tiempo en el que empezábamos a olvidar nuestros hábitos alimentarios, tan apreciados ahora, y nos estábamos adaptando a costumbres menos saludables importadas de otros países.

Nuestros hábitos se estaban "americanizando", pasando a consumir la "comida rápida", olvidándonos de productos tan sanos como las legumbres, verduras y frutas. ■

Trabajo ha abonado más de 12.000 millones de pesetas a los pescadores y armadores afectados por el paro forzoso en aguas de Marruecos

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha abonado ya más de 12 mil millones de pesetas desde diciembre de 1999 hasta agosto de 2001 en ayudas a los tripulantes y armadores afectados por el paro forzoso en aguas de Marruecos.

Con la nómina correspondiente al mes de agosto, que se ha empezado a pagar hoy, el Instituto Social de la Marina (ISM), organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha abonado ya 12.017.260.844 pesetas. De estas ayudas se han beneficiado cada mes una media de 2.860 trabajadores, radicados principalmente en Andalucía, Galicia y Canarias y en menor número en Valencia, Ceuta, Melilla y Murcia, y una media de 337 buques.

La evolución del número de trabajadores afectados por el paro y que se ha beneficiado de estas ayudas ha pasado de 3.425 en diciembre de 1999 a 2.233 en agosto de 2001. En este período el número de buques afectados ha pasado de 374 a 285.

Desde la finalización del Acuerdo de Cooperación en materia de pesca suscrito entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos para el período comprendido entre 1995 y 1999, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha establecido prórrogas sucesivas de la Orden inicial, de 1 de diciembre de 1999, que desarrollaba el Acuerdo del Consejo de Ministros del 26 de noviembre de 1999, en la que se instrumentaba las ayudas a favor de los trabajadores y

armadores afectados por el paro forzoso de la flota. Los trabajadores han venido percibiendo desde entonces una ayuda económica de 151.500 pesetas, en tanto que los armadores de los buques afectados perciben una ayuda consistente en el abono de las cuotas de la Seguridad Social.

Estas ayudas fueron previstas inicialmente para un período de seis meses de duración, a partir del 1 de diciembre de 1999, en tanto se negociaba un nuevo acuerdo de pesca. En el Acuerdo del Consejo de Ministros se preveía que, en caso de persistir la situación de inmovilización, se podría ampliar su duración de acuerdo con la normativa comunitaria y en función de las expectativas existentes.

En base a ello, se autorizó una primera prórroga de las ayudas para el período de junio a diciembre de 2000, y desde esa fecha se han venido prorrogando mes a mes.

Puesto que en la actualidad siguen perviviendo las razones que aconsejaron el mantenimiento de estas ayudas, el pasado mes de junio se habilitó una nueva prórroga de las mismas hasta el 30 de septiembre de este año.

La Seguridad Social adelanta a septiembre su adaptación al euro

La Seguridad Social va a realizar un importante esfuerzo para adelantar, al último cuatrimestre del 2001, su adaptación al euro, tanto de forma interna como externa, para facilitar a los usuarios de sus servicios y a los beneficiarios de las prestaciones, el funcionamiento con la nueva moneda.

Seguendo el criterio mantenido por el Comité de Seguimiento para la Introducción al Euro, tanto la Tesorería General de la Seguridad Social como el Instituto Nacional de la Seguridad Social adelantarán a septiembre buena parte de sus actuaciones, internas y externas.

Así, la Tesorería está realizando un importante esfuerzo para que las empresas puedan efectuar liquidaciones a la Seguridad Social en euros. De este modo, se podrán efectuar cotizaciones en euros a partir de la cotización de septiembre en las cuotas del Régimen General, Régimen Especial de la Minería del Carbón y Régimen Especial del Mar.

Campaña para los pensionistas

Respecto a la información a los beneficiarios de prestaciones de la Seguridad Social, en el mes

de septiembre se hará un envío personalizado a todos ellos, tanto pensionistas como beneficiarios de prestaciones familiares, de una carta informativa sobre la próxima implantación del euro.

En dicho envío se adjuntará también un tríptico divulgativo con los datos más significativos que deben tener en cuenta sobre la nueva moneda, al tiempo que se les explicará el reflejo de ésta en el ámbito de la Administración de la Seguridad Social.

En la carta que se enviará a los beneficiarios de las prestaciones se les explicará que para empezar a familiarizarse con la nueva moneda y para ayudarles en la adaptación, desde septiembre la Seguridad Social hará la nómina de la pensión en euros. Es decir, a las cuentas y libretas llegarán las cuantías de las pensiones en euros, pero el beneficiario seguirá cobrando en pesetas. A partir de enero del 2002, la pensión ya será en euros.

Hasta el momento, los pensionistas recibían la nómina de la pensión en pesetas, con su correspondencia equivalente, debajo, en euros. Lo que se hará en septiembre es, precisamente, variar esa ordenación: primero aparecerá el valor en euros, y luego en pesetas.

El colegio "El Picacho", sede de las VII Jornadas de Hidroterapia

El complejo educativo "El Picacho", dependiente de la dirección provincial del Instituto Social de la Marina en Cádiz ha sido sede, una vez más, de las séptimas Jornadas Nacionales y terceras Internacionales de Hidroterapia y Actividad Acuática Adaptada en Parálisis Cerebral, Síndrome de Down y otras discapacidades. Se trata de un curso teórico y práctico organizado por el Centro Comarcal de Estimulación Precoz en el que participaron unos 350 profesionales entre médicos, rehabilitadores, psicólogos, licenciados en Educación Física, fisioterapeutas, profesores de Educación Especial y monitores de natación,



así como otros profesionales que se ocupan de los niños deficientes.

Entre los temas que se trataron durante las jornadas figuraron la ayuda al desarrollo motriz en niños prematuros, el tratamiento

de bebés con parálisis cerebral y el desarrollo de las habilidades al andar y las actividades acuáticas adaptadas de competición y recreación.

■ Colaboración entre la Universidad de la Palma y el ISM. También el Instituto Social de la Marina, en concreto la Casa del Mar de Santa Cruz de la Palma, ha sido sede de otro acontecimiento en este caso relacionado con temas de medio ambiente.

La Universidad Ambiental de La Palma ha impartido en dicha sede dos cursos relacionados con la gestión de espacios naturales protegidos y de desarrollo rural en territorios insulares.

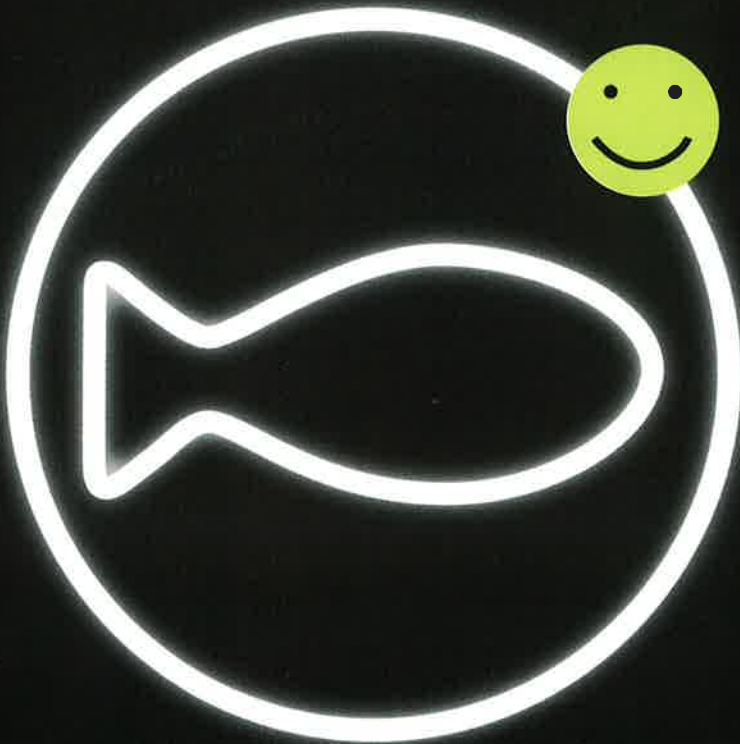
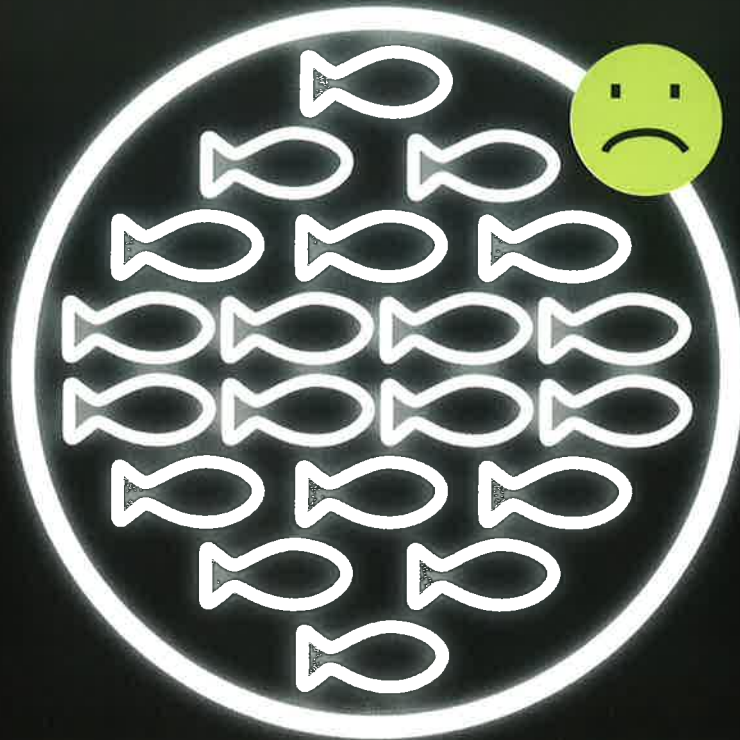


CONSUMIR PEZQUEÑINES
NOS HACE DAÑO A TODOS

UNIÓN EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA
FROM



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Quando 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.

Confíe 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. 6ª Planta. 28020 MADRID.