

MAR

N.º 388 - NOVIEMBRE 2000

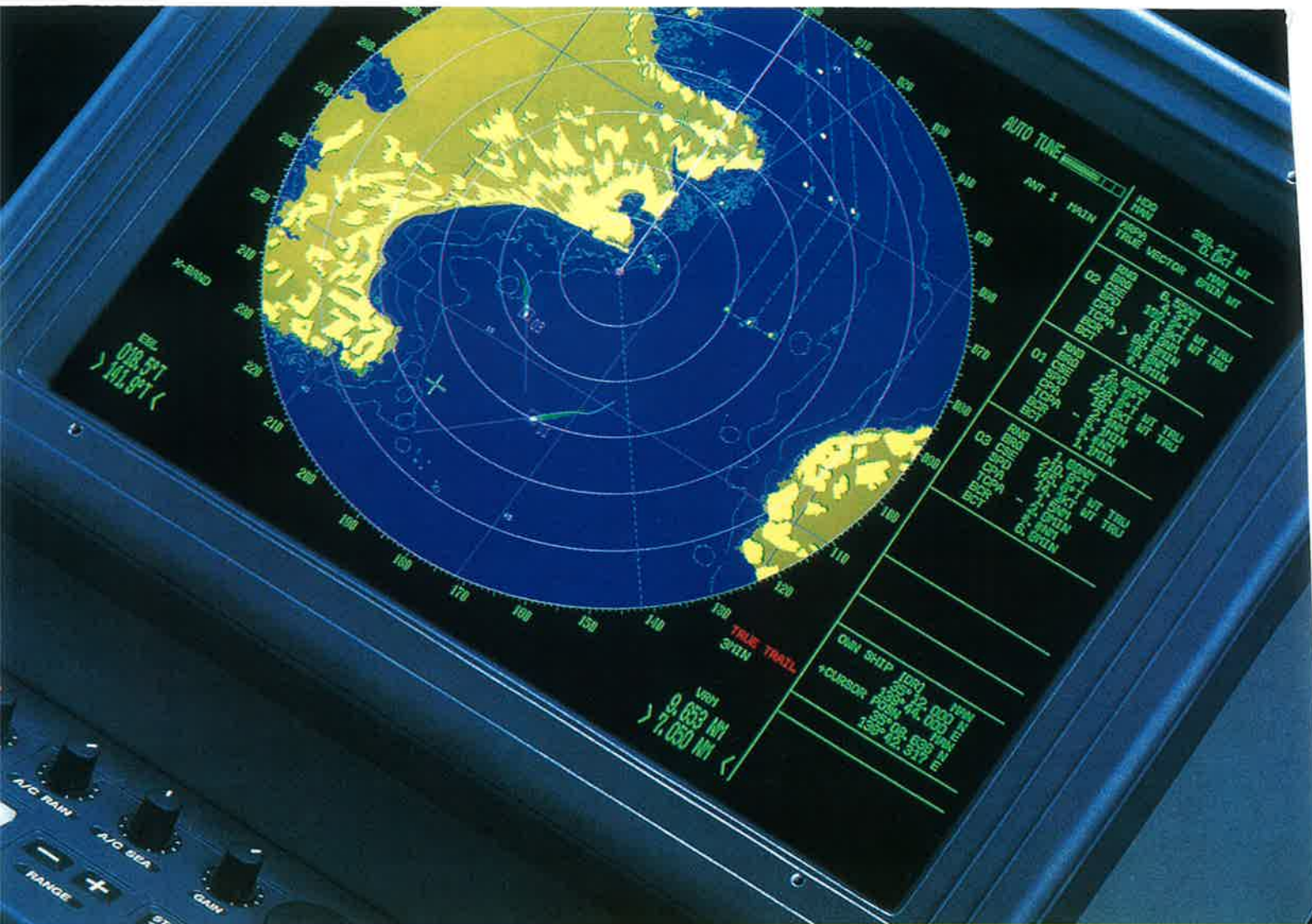
**Negociaciones para renovar
el acuerdo pesquero**

**BRUSELAS NO CEDE A
LAS EXIGENCIAS DE
MARRUECOS**

**S. M. EL REY
CLAUSURÓ
EL
CENTENARIO
DE LA
SEGURIDAD
SOCIAL**

**ESPAÑA PROPONE
UNA FUERTE
REVISIÓN DE LA
POLÍTICA COMÚN
DE PESCA**

Entrevista con la directora general del ISM



Tecnología y Rendimiento para cumplir con las Últimas Normas IMO

Las nuevas y estrictas normas IMO 1999 están ya vigentes. Tan exigentes que algunos fabricantes no tienen todavía radares que las cumplan. ¡Pero no Furuno!, nosotros tenemos una gama completa de radares robustos, seguros y fiables que cumplen perfectamente con IMO e I.E.C. y listos para ser enviados ahora mismo.

CONFORME CON LAS REGULACIONES. nuestros radares series FAR2805, FR-2105 y FR-1505 MK3 incluyen todas las funciones de manejo solicitadas por las normas IMO. Características como Proa-arriba, Rumbo-arriba, Norte-arriba, líneas índices paralelas, movimiento verdadero, estado del sensor GPS y otros sistemas de posición electrónicos, parámetros de viento, datos de profundidad de la ecosonda y muchos más. Configurado adecuadamente, proporciona la capacidad de cartografía radar para producir líneas de navegación, ayudas a la navegación, líneas costeras aproximadas y otras características necesarias para una navegación radar segura. Además, ellos proporcionan vectores verdaderos y relativos para determinar el movimiento futuro de otros barcos así como las trazas visuales de los blancos.

RENDIMIENTO SOBERBIO PARA CUALQUIER OPERADOR. Los radares IMO de Furuno están disponibles en una variedad de configuraciones que incluyen la Banda-X en 12, 25 ó 50 kW, la Banda-S en 30 ó 60 kW, radiadores de antena de alta definición con exploraciones en 24 ó 42 rpm, con la función estándar de ploteo (EPA) y la Ayuda de Ploteo Radar Automático (ARPA) como opcional. Todas las ventajas de una presentación rastrescan de alto brillo, multicolor y de alta resolución en 15,21 ó 28 pulgadas. Los ecos son presentados en 16 niveles de color para una observación fácil y las marcas, símbolos y texto son asignados en diferentes colores para una operación simplificada.

NAVEGACIÓN AGRADABLE. Todos los radares IMO de Furuno se caracterizan por una disposición lógica de sus controles, teclas para pulsar, controles giratorios y una estructura de menú bien organizada que hacen que el radar sea fácil de manejar. Además están fabricados con los legendarios estándares de calidad de Furuno de tal manera que se puede contar en años su manejo sin problemas.

¡Exija lo mejor!

FURUNO®

A

caba de cumplirse un año desde la terminación del acuerdo anterior con Marruecos y del inicio de un amarre para

la flota que operaba en ese caladero. A pesar de los esfuerzos de la Administración española para acelerar las negociaciones, el gobierno marroquí no presentó formalmente en Bruselas su primera propuesta para la renovación del compromiso pesquero hasta el pasado día 30 de octubre, siguiendo la política de dilación en el tiempo que ha practicado Rabat en todos los acuerdos que se han suscrito en las últimas décadas. Al cierre de este número, las delegaciones de la Unión Europea y Marruecos proseguían las conversaciones de cara a lograr la firma de un nuevo convenio de pesca para antes de fin de año.

Tal como se esperaba, Rabat puso sobre la mesa de la Comisión Europea una dura propuesta para los próximos dos años como punto de partida para la negociación. No va a ser fácil conseguir el acuerdo que busca la Unión Europea, y obviamente el que pretende España para su flota. Pero, en este proceso de negociaciones, habría que destacar en principio dos cuestiones. Primera, que, en contra de lo que habían aireado reiteradamente las autoridades de Rabat, sí habrá un nuevo acuerdo pesquero. Marruecos había llegado a señalar que se habían acabado sus caladeros para las flotas comunitarias y especialmente para la española. Ése es un primer paso positivo. La segunda cuestión que merece en este momento un análisis positivo es la postura que ha adoptado la Unión Europea de cara a la renovación de este acuerdo. Frente

30 DÍAS

a lo que ha sucedido con otros acuerdos o conflictos de pesca con terceros países, Bruselas está manteniendo una posición de firmeza ante las autoridades de Rabat. Son muchos los intereses que tiene en juego Marruecos en Bruselas de cara al futuro como para que la Unión Europea no pudiera poner sobre la mesa sus poderes. Se trata de una posición positiva que por el momento no se puede aventurar cómo va a terminar. Pero es bueno para el sector que los responsables comunitarios se hayan plantado con firmeza frente a las primeras exigencias de Marruecos.

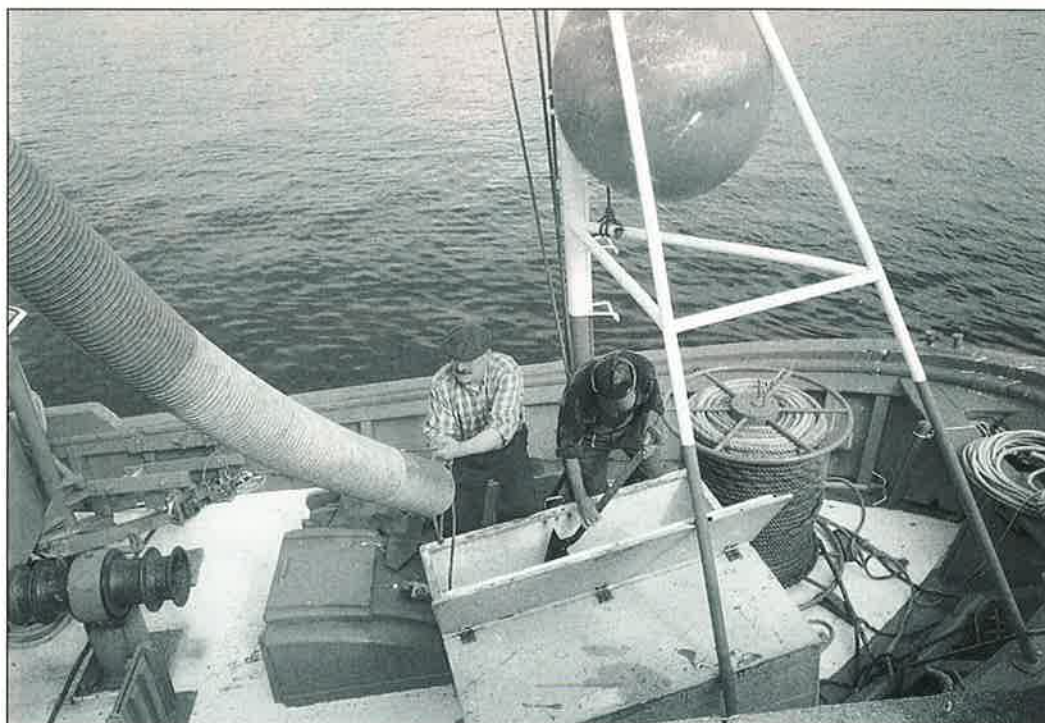
El acuerdo pesquero es actualmente el contencioso que más preocupa en este momento en el sector de la pesca a muy corto plazo para acabar con la paralización de una parte de la flota. A medio plazo, cabe señalar el debate ya abierto en canal para la reforma de la Política Común de Pesca por la que se van a marcar las reglas de juego para la pesca en los próximos años en los caladeros comunitarios así como en la política en países terceros, de gran impor-

tancia para la flota española. Estamos a final de año y, como es tradicional en estas fechas, Bruselas ha iniciado los debates previos sobre la situación de los caladeros. Todo parece indicar que los recursos de algunas de las principales especies se hallan cuesta abajo y que se avencinan más que probables recortes, probablemente necesarios, para asegurar el futuro de esas pesquerías. Limitar la pesca, si se hace con rigor y, sobre todo, si lo hacen todos, es una apuesta para el futuro.

En materia de Seguridad Social, la noticia estuvo en la inauguración por S.M. el rey don Juan Carlos de la exposición del centenario de la existencia de la Seguridad Social, con lo que se ha puesto el punto final a los actos organizados con este motivo. Y noticia buena de Bruselas. España será el primer país receptor de recursos del Fondo Social Europeo con dos billones de pesetas para el periodo 2000/2006. ■

Vidal Maté

MARRUECOS



Santoña, de los escabeches a los salazones

(La transformación de una villa litoral de Cantabria)

Edita: **Eloy Gómez Pellón**, Universidad de Cantabria

Autores: **Varios**



Eloy Gómez Pellón, director del Aula de Etnografía y profesor titular de Antropología Social de la Universidad de Cantabria, junto con la colaboración de Rafael Palacio, de Alberto Ansola y de Eloy Oliveri, ha editado una obra que constituye la cuarta entrega de los catálogos que desde el año 1997 viene realizando el Aula de Etonografía de la Universidad de Cantabria. Se trata del resultado de muchos meses de trabajo dedi-

cados al conocimiento sobre el papel jugado por la elaboración de los salazones y las conservas de pescado en la vida de una villa del litoral como es Santoña.

De acuerdo con los datos que manejan los distintos investigadores, en los inicios de la segunda mitad del siglo pasado, Santoña seguía siendo un pequeño pueblo de pescadores con poco más de 2.000 habitantes. Durante las cuatro primeras décadas de este siglo, el pueblo experimentó

un fuerte crecimiento para luego invertir su signo. A partir del año 1960, esta localidad costera volvió a aumentar su población. Aunque no ha tenido un crecimiento como otras localidades costeras de la zona, Santoña ha experimentado un desarrollo importante basado fundamentalmente en sus propios recursos relacionados con la pesca y las actividades derivadas.

El libro recoge una serie de trabajos de diferentes autores,

aunque todo ellos coinciden en analizar la importancia de la industria conservera en el desarrollo de Santoña desde los años ochenta del pasado siglo.

Coincidiendo con la caída de las industrias de la escabechería en la zona, en los últimos años del pasado siglo crecieron la fábrica de salazones y conservas. En el desarrollo de estas industrias fue decisiva la llegada a Santoña de numerosos salazoneros procedentes de los puertos del sur de Italia. En Santoña se elaboraban los bocartes de Cantabria para su posterior traslado a Génova y comercializarlos después en toda la zona del Mediterráneo. De estancias temporales, los salazoneros italianos llegaron a instalarse definitivamente en la zona en las primeras décadas de este siglo. En el desarrollo conservero de Santoña también contribuyeron de forma decisiva los empresarios locales, donde diferentes generaciones de conserveros se han mantenido en la actividad hasta nuestros días.

La industria conservera ha sido decisiva tanto para el desarrollo económico de Santoña como para su urbanismo. ■





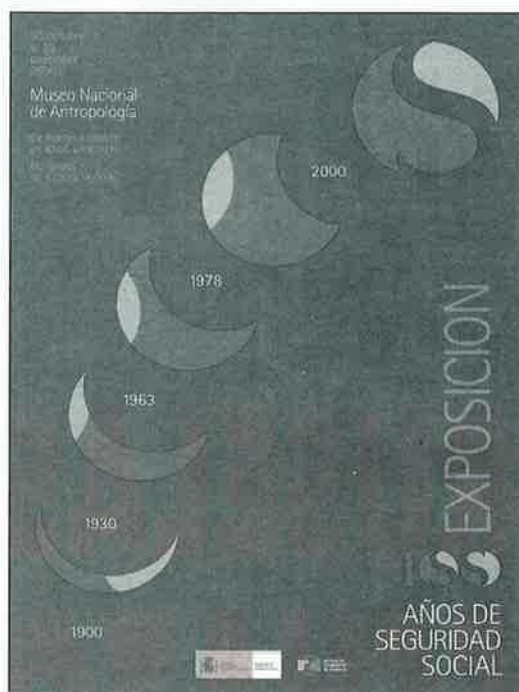
Sumario

MAR 388

ACUERDO CON MARRUECOS
Bruselas y Rabat avanzan en las negociaciones para renovar el compromiso pesquero.

CENTENARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL
S.M. el Rey Don Juan Carlos inauguró la exposición sobre el Centenario de la Seguridad Social.

POLÍTICA COMÚN DE PESCA
España presentó en Bruselas su propuesta para la reforma de la PCP.



6	Avanzan las negociaciones con Marruecos.
10	España presentó su propuesta para reformar la PCP.
16	Jornadas sobre el empleo en el mar.
20	Más de dos billones de pesetas del Fondo Social Europeo hasta el 2006.
24	Problemas en el stock de sardina.
28	La acuicultura apuesta por el futuro.
32	Entrevista con María Antonia Lucena, directora general del ISM.
38	El arte de navegar en el pasado.
42	Exposición 100 años de Seguridad Social.
47	Nueva patronal en la pesca.
48	Polizones en los puertos.
52	La UE denuncia el dumping de Corea en astilleros.
54	Ofensiva comercial de una treintena de astilleros en la "SMM'200" de Hamburgo
56	Emergia, filial de Telefónica, tiene 23.000 km de cable submarino.
58	Bruselas da aprobado general al transporte marítimo.
60	Medidas para evitar la captura de tortugas en la pesca.
64	Mejillones para detectar la calidad de las aguas.
68	De costa a costa.
72	Páginas médicas.
74	Noticias breves / Agenda.

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.

Secretaria de Redacción: María Victoria Ugarte.

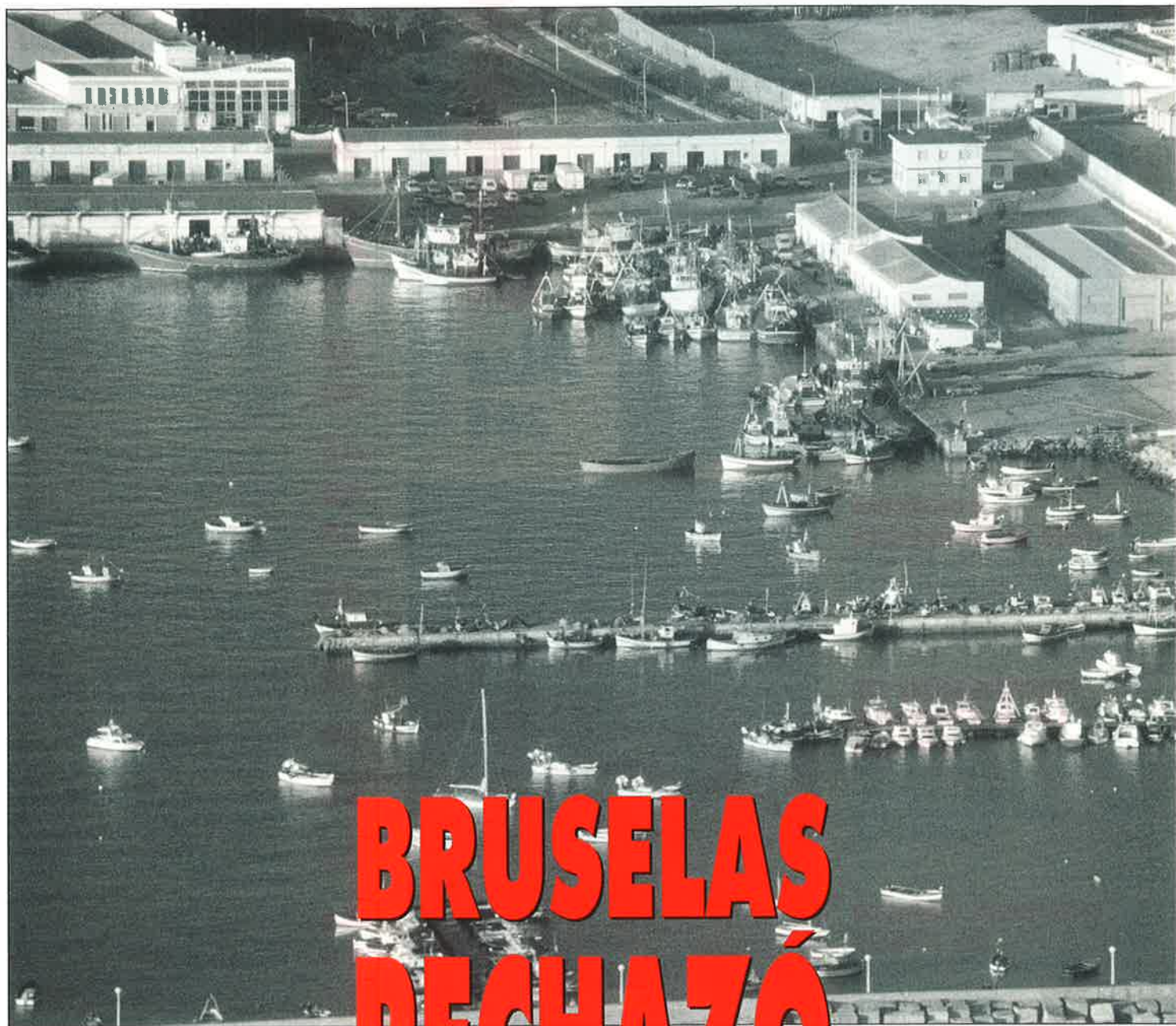
Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n. - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 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 Monturrol, 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. **Gulpízcua:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal. - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churruga, 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 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga. - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. 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. **Villagarcía 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, 5ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 45 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.

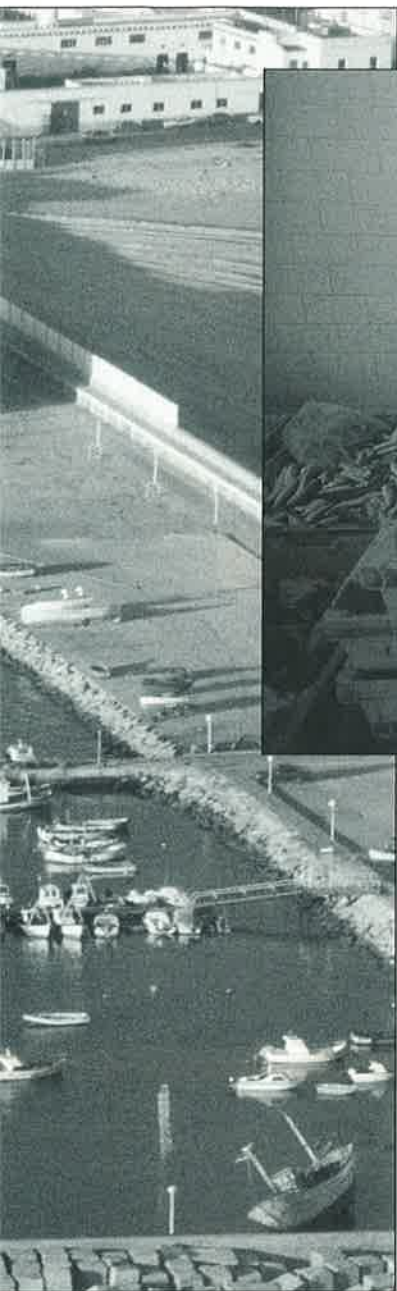
Imprime: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-00-001-2

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 RECHAZÓ LAS PROPUESTAS DE MARRUECOS

Al cierre de este número representantes de la Unión Europea y del gobierno de Rabat proseguían las conversaciones para la renovación del acuerdo pesquero que afecta especialmente a la flota española. Marruecos hizo una primera propuesta para la negociación de un nuevo acuerdo pesquero el pasado 30 de octubre por la que se limitaban drásticamente las



posibilidades de trabajo para las flotas comunitarias en aquellas aguas. La Unión Europea respondió con una contraoferta verbal según la cual Bruselas aceptaba la posibilidad de unos recortes discretos y se ofrecía a la vez una amplia y generosa política de colaboración para que marruecos sacara adelante su Plan Quincenal de Pesca.

En medio de la Administración española existe una cierta satisfacción por la negociación que están llevando adelante los responsables comunitarios para la renovación del acuerdo. Para el secretario general de pesca marítima, Samuel Juárez, las ofertas comunitarias son de un gran interés para Marruecos y serían muy importantes a la hora de acometer las mejoras que tiene planteadas ese país en materia de estructuras pesqueras.

Dureza marroquí

En relación con la renovación del acuerdo pesquero, la postura marroquí tiene luces y sombras.

En la parte positiva cabe destacar que, frente a sus planteamientos iniciales reiteradamente manifestados en todos los foros, al final ha aceptado la negociación para renovar el acuerdo, lo que supone la posibilidad de que los barcos comunitarios vuel-

La Unión Europea mantiene una postura firme ante Rabat, ofrece aceptar recortes discretos sobre el acuerdo anterior y promete una amplia política de colaboración y ayudas.

van a faenar en esas aguas. Rabat había insistido en que no habría más acuerdos, y el cambio de actitud se ha debido tanto a las presiones comunitarias como a la intensificación de los contactos entre Madrid y Rabat.

Pero, junto a esta parte positiva, se halla la negativa. Marruecos se presentó en Bruselas el pasado 30 de octubre con una propuesta extremadamente dura para los intereses de las flotas comunitarias y muy especialmente para la española. A grandes rasgos, la propuesta de Marruecos contemplaba, entre otros puntos, la reducción en un 70% de los barcos para faenar en esas aguas, lo que suponía rebajar los mismos de unos 400 a solamente 150 unidades. Estas medidas se aplicaban especialmente sobre las flotas más industriales como la cefalopoda y la marisquera donde en algunos casos los recortes planteados llegaban hasta el 90%. En otras especies como la sardina o el jurel ese recor-

ta era del 50%. La oferta de Marruecos contemplaba igualmente un endurecimiento de las condiciones técnicas. En materia económica Rabat proponía mantener el canon actual pagado por Bruselas de 20.800 millones de pesetas, pero se planteaba aumentar un 50% el pagado por los armadores, que es de 2.500 millones de pesetas. Entre otros puntos, cabe señalar finalmente la pretensión de Marruecos de que se hagan todas las descargas en sus puertos y que el porcentaje de tripulantes de ese país en los barcos llegue al 50% del total. Rabat apuntó también la posibilidad de fijar cuotas de pesca al igual que se hace actualmente en la UE y, sobre todo, propugnaba que el nuevo acuerdo tuviera solamente una duración de dos años, frente a los cuatro que han tenido todos los acuerdos anteriores con Marruecos, entre España en un primer momento y finalmente con la Unión Europea.

Firmeza comunitaria

Frente a la dureza de la propuesta del gobierno de Marruecos, Bruselas ha puesto una postura de firmeza a la hora de defender los intereses de las flotas afectadas. La Unión Europea se muestra discretamente flexible con las exigencias de Rabat y ofrece como contrapartida una amplia y generosa política de colaboración para el sector en ese país.

El director general de Pesca de la Comisión, Sr. Smidt, y el ministro de Pesca de Marruecos Sr. Chbaatou celebraron nuevas jornadas negociadoras los pasados 21 y 22 de noviembre en Bruselas sin que en las mismas se

lograra un avance en las conversaciones. Siguen las negociaciones y se espera que en los nuevos encuentros Rabat ceda en sus posturas iniciales.

Bruselas acepta un ajuste discreto y, sobre todo, progresivo de las flotas que estaban operando actualmente en las aguas de los caladeros de Marruecos o que se hallan bajo su Administración como es el Sahara. Sin embargo, en ningún caso se aceptan las pretensiones de Rabat, que suponían prácticamente la eliminación de dichas flotas. La Unión Europea entiende que la flota de Marruecos no ha conseguido todavía un grado de desarrollo suficiente como para justificar los recortes que se proponen en la oferta negociadora. Bruselas rechaza la propuesta marroquí para implantar un sistema de cuotas para la flota comunitaria, oferta que se ve fundamentalmente como una nueva medida de control para ir limitando progresivamente las posibilidades de pesca. La UE señala que un sistema de cuotas solamente se podría comenzar a discutir dentro de un marco global de gestión de las aguas que afectase a todas las flotas que operan bajo la soberanía de Marruecos, pero no solamente a los barcos comunitarios. Bruselas ha señalado igualmente a los negociadores marroquíes la imposibilidad de hablar de cuotas y recortes de capturas cuando no hay datos lo suficientemente fiables para ello. En el pasado la UE ofreció reiteradamente a Marruecos colaboración para hacer un seguimiento de los stocks y, en función de unos resultados científicos, fijar las posibilidades de pesca. Rabat nunca respondió a esas propuestas. Por otra parte, Bruselas ha señalado a





niegan a aceptar una negociación para un acuerdo solamente por un periodo de dos años. En el pasado los acuerdos tuvieron siempre una duración de cuatro años. Lo lógico sería mantener ese periodo, y mucho más cuando Marruecos tiene en marcha un Plan Quincenal. Para Bruselas dos años son un periodo demasiado corto para abordar las medidas de reordenación de la flota que se puedan adoptar.

Bruselas y Rabat tampoco se pusieron de acuerdo en esta fase de las negociaciones en el capítulo económico. Rabat quiere mantener la cuota comunitaria de 20.800 millones de pesetas. Para Bruselas se trata de una pretensión de difícil justificación considerando la oferta presentada por Marruecos. Los responsables de pesca comunitarios señalan que no se puede pagar la misma ayuda por un nuevo acuerdo donde se tratan de limitar al máximo las posibilidades de faenar en

niega a que los barcos hagan todas sus descargas de pescado en puertos de Marruecos. Bruselas ve inviable esa exigencia, ya que en el propio Plan Quinquenal para la pesca se reconoce la insuficiencia de sus estructuras portuarias.

Para Bruselas la rentabilidad de las flotas comunitarias con el anterior acuerdo pesquero fue ya muy baja. Por este motivo, resulta imposible que los armadores abonen unos cánones superiores para pescar aun menos que en el pasado. No se entiende el intento marroquí de aumentar esos cánones, cuando, además, se pretenden cambios importantes en una serie de condiciones técnicas como la prohibición de faenar entre las seis y las 12 millas. Bruselas ve preocupante que en un acuerdo internacional Marruecos pretenda excluir el compromiso de comunicar a la otra parte contratante cualquier modificación técnica o normativa del acuerdo, algo que en Bruselas no se entiende, dadas las buenas relaciones globales que existen con Rabat. Finalmente, en cuestiones como el interés de Rabat para desarrollar las sociedades mixtas, Bruselas se lamenta de que en la oferta de nuevo acuerdo no se hayan especificado cuáles son las fórmulas planteadas para lograr ese tipo de compromisos.

Bruselas, en resumen, rechaza de plano la primera propuesta marroquí, ha solicitado una mayor flexibilidad a Rabat y ha ofrecido una amplia política de colaboración. Las próximas semanas serán decisivas para el futuro del nuevo acuerdo pesquero. ■

La Administración española, satisfecha de la posición comunitaria en las discusiones.

Marruecos que las capturas comunitarias en sus aguas suponen solamente el 20% del conjunto de las pesquerías y que hay otras flotas que se hallan faenando en esas aguas.

Los responsables comunitarios en materia de pesca se

ese caladero. Sin embargo, Bruselas ofreció a Rabat una amplia política de colaboración para la modernización del sector de la pesca.

En línea con los planteamientos de la Administración española, la UE también se



Vidal Maté

Será entregado próximamente en Bruselas

"LIBRO VERDE"

SOBRE LA REFORMA DE LA

POLÍTICA COMÚN DE PESCA



La propuesta elaborada por España supone un cambio importante sobre la normativa actual. Se considera que la actual PCP ha tenido aspectos positivos, pero hoy otros muy negativos que se deben modificar en el marco de la reforma. Estas críticas a la actual PCP no se hacen solamente desde la Administración española, sino que se reconocen incluso en informes internos de la propia Comisión.

La Política Común de Pesca es un hecho relativamente reciente en el seno de la Unión Europea y todavía se podía decir que no se halla plenamente desarrollado en cuanto no existe en toda su extensión para el Mediterráneo. Sus orígenes se remontan al año 1983, si bien la regulación actual se basa en un nuevo Reglamento del año 1992, disposición donde se completa la revisión de la misma para su entrada en vigor en el año 2003. En el marco de ese compromiso se contempla la obligación de la Comisión de la Unión Europea de presentar un informe al Consejo y al Parla-

El ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, ha elaborado su propuesta para la reforma de la Política Común de Pesca que deberá estar en vigor para el uno de enero del año 2003. Este documento, que prácticamente se halla ya ultimado, será presentado a la Comisión de la Unión Europea para que sea analizado de cara a la elaboración de un "Libro Verde" sobre la reforma que Bruselas pretende presentar en los tres primeros meses del próximo año. A partir de ese momento se iniciaría ya la cuenta atrás para el debate y la elaboración de la propuesta definitiva, que debe contar con el informe del Parlamento Europeo, aunque el mismo no es vinculante.



mento Europeo antes del 31 de diciembre del próximo año sobre la situación de las pesquerías en la UE, situación de las regiones costeras, estado de los recursos y su desarrollo.

Al margen de las cuestiones cuya modificación puede decidir el Consejo, hay sin embargo dos puntos que deben abordarse de forma obligada como es la adaptación de la normativa sobre el acceso a la zona entre las 6 y las 12 millas de la costa, donde actualmente no hay libertad de acceso, y el régimen que funciona en "Shetland Box" donde hay una serie de limitaciones para los barcos comunitarios.

Los debates sobre la reforma de la Política Común de Pesca se iniciaron en 1997 tras una resolución del Parlamento Europeo. Desde esa fecha, se han producido discusiones a diferentes niveles. En unos casos, en el seno de cada Estado miembro entre las Administraciones con los interlocutores del sector. Por su parte Bruse-

las inició también una serie de visitas a cada Estado miembro para reunirse con el sector de la pesca y pulsar así mejor lo que se demande desde la parte extractiva.

En España, el documento elaborado por la Secretaría General de Pesca es el resultado de las discusiones llevadas a cabo en los últimos meses con todo el sector. La elaboración de esta especie de "Libro Verde" se consideraba algo obligado al ser España el principal país pesquero de la Unión Europea. Los planteamientos hechos en el mismo por España no se consideran sin embargo los definitivos y los mismos podrían estar sujetos a variaciones a la vista de cómo evolucionen las negociaciones. En principio, la Administración española tiene sin embargo muy claro que en la Política Común de Pesca en el futuro se deben aplicar plenamente los principios y libertades comunitarios sin que sean aceptables excepciones o discriminaciones. Debe existir una

política coherente con criterios homogéneos que asegure el aprovisionamiento de los mercados y, finalmente, se debe elaborar basada en criterios puramente técnicos y no políticos

Según la Administración española, la actual situación de la Política Común Pesquera en la UE es el resultado de una regulación donde han existido aspectos positivos y otros también negativos que deben mejorar. De acuerdo con el contenido de este documento, el problema fundamental es la situación de los recursos, con clara sobreexplotación, lo que supone el fracaso de las políticas de gestión y conservación de los mismos. El otro gran problema, a juicio de la Administración española, es la sobrecapacidad de la flota en la relación con los recursos disponibles, lo que plantea la necesidad de buscar elementos de equilibrio. En política exterior se acusa a Bruselas de no llevar una línea coherente y con escasos apoyos para las flotas que operan en

La Comisión de la UE tiene previsto hacer público su informe en el primer trimestre de este año y deberá presentar su propuesta antes del 31 de diciembre de 2001

Será entregado próximamente en Bruselas

"LIBRO VERDE" SOBRE LA REFORMA DE LA POLÍTICA COMÚN DE PESCA

España propugna una reforma de la PCP actual sin normas discriminatorias, coherente y donde primen los estudios técnicos sobre los políticos.

otros caladeros. Igualmente se indican, entre otros problemas a resolver, las medidas para evitar los descartes o la política de mercados.

Según esta primera propuesta española, con la reforma de la PCP se tratan de lograr dos objetivos importantes. De un lado, se plantea la necesidad de que, a través de la reforma, se consiga el mantenimiento de los actuales niveles de empleo. Aunque se da por hecha la posibilidad de perder puestos de trabajo en la mar en la actividad extractiva, se estima que sería posible la creación de nuevos empleos en tierra en actividades auxiliares o de transformación. Desde esta perspectiva, España propugna un empleo digno para el colectivo de pescadores mediante el fomento de la formación de tripulantes, la mejora de las condiciones de seguridad y la atención a las condiciones socio-económicas de cada zona pesquera. Por otra parte, se propugna que la reforma de la PCP supone la plena utilización de las posibilidades de pesca en terceros países, así como en todas las aguas comunitarias.

Zona de 6 a 12 millas

El actual régimen de las 12 millas con acceso restringido solamente para los barcos de este país, con algunas excepciones previstas en el anexo I del Reglamento 3760/92, tiene vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2002. En consecuencia es algo que se debe poner sobre la mesa por parte de la Comisión. Esta medida se instauró para proteger las zonas costeras de los Estados miembros. España considera que la UE se debe pronunciar sobre este punto y se inclina por que haya en el futuro un equilibrio entre la aplicación de los principios comunitarios de libre acceso a todas las aguas y la protección de la flota costera. España se inclina por el mantenimiento del actual sistema de forma transitoria, si bien rechaza tanto una ampliación de las 12 millas como cualquier preferencia de los Estados costeros en la gestión



de las zonas más allá de esa distancia. En el caso concreto de la situación española, la Administración reclama que se revisen las normas por las que se autoriza a los barcos españoles a operar entre las 6 y las 12 millas en la costa francesa del Océano Atlántico al sur de 46° 08' de latitud Norte en las especies pelágicas, mientras no existe dicha limitación para los barcos franceses en aguas españolas.

Shetland Box

En esta zona situada en el Mar del Norte se limita la presencia de barcos mayores de 26 metros mediante un sistema de licencias. España rechaza que se impongan medidas de gestión pesquera por razones políticas y considera que el acceso a estas aguas debe responder solamente a unas bases científicas. De no ser así, debería suprimir este régimen.

Box irlandés

Se trata de una zona situada al oeste de Escocia e Irlanda, donde no podía acceder la flota española hasta 1996 de acuerdo con lo establecido en el Tratado de Adhesión. Actualmente se ha regulado el acceso para todos los países miembros. Tras

los acuerdos de 1995, la flota española tiene limitada su actividad en la zona a un máximo de 40 barcos de forma simultánea, mientras otros países basan sus limitaciones en el esfuerzo pesquero. España reclama que se suprima el trato diferente entre el Box irlandés y el resto de las zonas CIEM VI y VII a efectos del régimen de esfuerzo pesquero, como ya se hace en la normativa de Tacs y cuotas.

Regionalización

Desde algunos países en el seno de la Unión Europea, en los últimos tiempos se ha tratado de crear una corriente partidaria de una cierta política pesquera. En unos casos algunos países miembros reclaman sin tapujos la vuelta a una completa nacionalización de las aguas. En otros casos se habla de una regionalización que consistiría en que solamente los países miembros afectados en una determinada pesquería adoptasen las correspondientes decisiones.

España se muestra contraria tanto a la nacionalización como a la regionalización, que en ambos casos tratan de romper el actual sistema de toma de decisiones. En el fondo eso supondría romper completamente la



Política Común de Pesca. Por el contrario, España sí se muestra favorable a dar un mayor protagonismo al sector a la hora de adoptar decisiones en la política pesquera.

Vínculo económico

Se trata de una cuestión de indudable interés para España. Algunos Estados de la Unión Europea han hecho suyas normas para exigir el vínculo económico a las flotas que operan en sus aguas propiedad de armadores de otros Estados, pero con cuotas de ese país. El ejemplo más cercano han sido el casi centenar de barcos propiedad de armadores españoles que constituyeron empresas conjuntas en el Reino Unido. España, aun respetando la legislación actual comunitaria al respecto, estima que deben revisarse los fundamentos que originan que los miembros puedan exigir el cumplimiento de un vínculo económico real por parte de los buques que tienen su pabellón para acceder a sus cuotas. En su documento, la Administración española estima que esos requisitos afectan de manera grave a los principios y libertades fundamentales de la Unión Europea

y que deben ser salvaguardados limitando la libertad de operaciones de las empresas pesqueras dentro del territorio comunitario.

Gestión de los recursos

La gestión de los recursos pesqueros en el ámbito comunitario es una de las cuestiones más importantes y que en este momento son causa de las mayores controversias ante los resultados logrados en los años precedentes.

Actualmente, el sistema de gestión se caracteriza por el funcionamiento de cuotas y TACs, distribución entre los países miembros, posibilidad de que cada Estado pueda hacer una distribución y transferencia de esas posibilidades de pesca. Según se describe en la propuesta española, el sistema actual tiene algunos problemas para la gestión de esos recursos entre los que destacan la rigidez en la aplicación de cuotas basada en la llamada estabilidad relativa (distribución en porcentajes fijos según el reparto hecho en 1983), los problemas ocasionados por los desastres y la duplicidad que supone el que mientras unos

funcionan por el sistema de TACs y cuotas, otros lo hagan mediante un sistema de gestión del esfuerzo pesquero por días de trabajo y potencia de cada barco.

En su propuesta la Administración española ofrece varios puntos para la reflexión.

En materia de control del esfuerzo pesquero, se considera fundamental que el cómputo del esfuerzo de pesca se realice teniendo solamente en cuenta la actividad realizada y que no se contabilice todo el tiempo que se halla el barco en caladero, incluyendo periodos de inactividad.

En el caso de sistema de estabilidad relativa España reclama decididamente su revisión así como una mejora en su gestión. Entre otras medidas se propugna la puesta en marcha de un esquema plurianual y multiespecífico de gestión de recursos con lo que la industria podrían hacer mejor sus previsiones sin grandes variaciones de cuotas, dando lugar igualmente a una estrategia de gestión a medio o largo plazo. Igualmente se propugna un mecanismo para el establecimiento de límites de capturas accesorias que permitan

La política actual ha tenido aspectos positivos, pero tiene múltiples lagunas que se deben superar. La gestión de los recursos se califica como de un fracaso.

Será entregado próximamente en Bruselas

"LIBRO VERDE" SOBRE LA REFORMA DE LA POLÍTICA COMÚN DE PESCA

Frente a la
situación actual
se propugna
un esquema
plurianual
para la
gestión de los
recursos.

la retención a bordo de capturas de talla legal de especies acompañantes aunque no hubiera cuotas para las mismas. Un tercer punto de gran interés que se contempla en la propuesta es la posibilidad de establecer cuotas individuales transferibles que pudieran cederse entre empresas de los diferentes Estados miembros. Se aplicaría solamente como un plan piloto como paso previo a su instauración general. En conjunto, para la Administración española no es adecuada la actual simultaneidad del régimen de esfuerzo del régimen de TACs y cuotas y se considera que Bruselas debe optar por una de las dos vías.

Política pesquera en el Mediterráneo

Ésta es una de las asignaturas pendientes de la Unión Europea y uno de los puntos sobre los que quiere incidir con más fuerza la Administración española. España reconoce en su propuesta que los esfuerzos desarrollados hasta la fecha no han pasado de intentos. Ante esa circunstancia y ante los riesgos que ello supone para el mantenimiento o desarrollo de estas pesquerías, la Administración española propone una política pesquera para el Mediterráneo que se incluya dentro de la Política Común de Pesca que sea además global, coordinada y rigurosa. Para ello se requiere una gestión adecuada, una homologación real de las normas técnicas para todos los países de la zona, un mayor esfuerzo investigador y el reforzamiento de los organismos internacionales de pesca competentes. De acuerdo con esos objetivos se plantea una armonización de medidas técnicas para todos los países que operan en el Mediterráneo, una revisión del Reglamento sobre esas medidas y la implantación de un sistema de gestión del esfuerzo pesquero en la zona. No se considera viable el de TACs y cuotas, y por ese motivo se reclama un estudio previo antes de decidir el sistema de gestión más adecuado para la zona.



Acuerdos internacionales

España apoya el funcionamiento y el desarrollo de una política de acuerdos internacionales con terceros países como una parte más muy importante de la Política Común de Pesca. En esta línea se recaba una mayor coordinación entre los acuerdos de pesca y la política de cooperación que se mantiene desde Bruselas con diferentes países. Para la Administración española, la política comunitaria en este campo debe propugnar el mantenimiento y la ampliación de la red de acuerdos pesqueros con terceros países con los objetivos de mantener la actividad y el empleo en las flotas comunitarias, así como el desarrollo de esos terceros países. Con una adecuada coordinación entre la política de cooperación comunitaria y la de acuerdos pesqueros, se podrían lograr además ventajas por ambas partes

Organismos multilaterales de pesca

La impresión española es que la Unión Europea no da toda la importancia que tienen esos organismos a la hora de defender las posibilidades de

pesca de las flotas comunitarias en aguas lejanas.

España defiende una mayor participación de la UE en este tipo de organismos para defender los intereses de sus flotas y garantizar también una correcta gestión de los recursos y la conservación de las especies. En la línea se defiende el respeto del derecho internacional del mar por todos los países miembros de esos organismos y la lucha contra las pesquerías ilegales.

Cooperación con terceros países

La propuesta española para la reforma de la Política Común de Pesca da igualmente gran importancia al desarrollo de una mayor política de cooperación con países terceros en aguas lejanas. Hay empresas pesqueras con participación comunitaria en más de 20 países que siguen manteniendo vínculos con los Estados miembros y que sirven para mantener empleo y el abastecimiento de pescado. España propone en su documento que se reconozcan vínculos con estas empresas y que gocen también de mayores ventajas que las existentes



en la actualidad, integrado las mismas en la Política Común de Pesca.

Agricultura

España plantea que Bruselas relexione con mayor profundidad sobre la organización y gestión de la acuicultura para lograr un mayor desarrollo de esta actividad.

Política estructural

Se considera una política clave para la reestructuración del sector, mejora de su competitividad, la búsqueda de un equilibrio entre recursos y la explotación de los mismos. Para España, la política estructural debe lograr ese ajuste entre recursos y pesquerías, reforzar la competitividad de las estructuras de explotación, mejorar el aprovisionamiento de los mercados y revitalizar las zonas dependientes de la pesca. España se confiesa también defensora del mantenimiento de los planes de Ordenación de Flota (POP) junto a una correcta política de seguimiento de los compromisos que se adopten.

Política de mercados

La Administración española se reafirma en su vieja línea de pesca responsable junto a un comercio y unos mercados responsables y totalmente transparentes, todo ello unido al principio de preferencia comunitaria. No se puede ni debe comercializar un pescado que se ha capturado al margen de las normas técnicas o de las medidas de gestión. Y todo ello aplicable no solamente a las capturas en aguas comunitarias sino también a las que proceden de otros países. Por todo ello se reclaman normas generales de comercio, tipificación y normalización de mercados y una correcta información al consumidor. España apuesta igualmente por el principio de preferencia comunitaria para defender al sector de la pesca, sin que ello suponga impedir la entrada de productos desde terceros países si la oferta comunitaria es insuficiente tanto para el consumo en fresco como para la industria. España reconoce la posibilidad de que en el seno de la Organización Mundial de Comercio se adopten compromisos sobre políticas arancelarias y de aperturas. Pero, según la propuesta, en ningún caso se

deben hacer concesiones antes de que las mismas sean obligatorias desde la OMC.

Política de control

Para España una correcta política de control es algo fundamental a la hora del cumplimiento de la Política Común de Pesca. Es importante un buen sistema de inspección en cada Estado miembro además de la que tiene que ejercer la Comisión de la UE. España plantea una mayor armonización de la política de controles.

Simplificación normativa

Finalmente, para el buen funcionamiento de la Política Común de Pesca España solicita una mayor simplificación de la normativa pesquera comunitaria para su mejor cumplimiento por el sector.

Con todos estos temas sobre la mesa, los próximos meses se presentan movidos para un sector que con la nueva regulación se juega también parte de su actividad futura. ■

Vidal Maté

Con carácter experimental se aboga por un sistema de gestión de pesquerías mediante cuotas individuales transferibles.



La Secretaría General de Pesca Marítima organizó el pasado mes de octubre un jornada en Cádiz en la que las distintas partes que integran el sector debatieron la situación del empleo desde sus respectivas posiciones. La jornada fue inaugurada por el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, que destacó los progresos que se han conseguido a pesar de las dificultades añadidas que tiene el empleo en la mar por las condiciones laborales en que se realizan las tareas y la dificultad de la vida a bordo de las embarcaciones pesqueras.

El titular de Pesca apuntó que aunque los barcos han experimentado una mejoría, ésta todavía resulta insuficiente. El barco pesquero ha adoptado las nuevas tecnologías de la ingeniería naval, la informática y las telecomunicaciones, que proporcionan mayor seguridad. También afirmó que se ha mejorado en habitabilidad, pero “el número de barcos que deben mejorar es, aún, muy elevado”.

El ministro finalizó su intervención pidiendo a los ponentes que, a través del diálogo, se alcanzaran unas conclusio-

Las retribuciones económicas no compensan las condiciones de trabajo

EL EMPLEO EN EL SECTOR PESQUERO, A DEBATE

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación reunió, en una jornada organizada por la Secretaría General de Pesca Marítima el pasado mes de octubre en Cádiz, a la directora general del Instituto Social de la Marina, a los directores generales de Pesca de Andalucía, Asturias, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia y a representantes de asociaciones de armadores, titulados náutico-pesqueros, personal docente, sindicatos y cofradías para intercambiar puntos de vista con el fin de establecer unas pautas que ayuden a las diferentes Administraciones a conocer la realidad del empleo en la pesca.

nes que sirvieran de pauta para orientar a las diferentes Administraciones, allí presentes, en sus políticas de acuerdo a esos principios.

El ministro dio paso a la ponencia de la directora general del Instituto Social de la Marina (ISM), María Antonia Lucena, que versó sobre “el empleo en el sector pesquero”. Destacó, en el contexto socio-laboral, la heterogeneidad de las condiciones del trabajo en la pesca debida a los distintos grados de industrialización según el tipo de flota, que tiene como consecuencia directa la existencia al mismo tiempo de convenios sectoriales nacionales (congeladores de marisco) con convenios subsectoriales provinciales (arrastreros, bacaladeros) y con convenios de empresa.

Características del marinero

En cuanto a la composición y estructura, el sector tenía, según los datos facilitados por el ISM al 30 de septiembre, 80.273 afiliados, cuya edad está en torno a los 40 años de edad, y cerca del 70 por ciento tiene únicamente certificado de escolaridad o enseñanza general básica.



En lo concerniente al empleo, la contratación de 1999 creció con respecto al año anterior en un 13,6 por ciento y las fórmulas de contratación más utilizadas fueron: contratos eventuales, obra o servicio y a tiempo parcial.

Finalizó su ponencia la directora general del ISM subrayando las especiales características del medio en que se desarrolla la actividad y las peculiaridades del centro de trabajo, y cómo ambas determinan la cotización y la protección de los trabajadores del mar.

Tras las palabras de inauguración del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y la ponencia sobre el empleo en el sector pesquero, pronunciada por la directora del Instituto Social de la Marina, tuvo lugar una mesa redonda sobre el empleo que contó con un nutrido grupo de representantes del sector marítimo pesquero. Por la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), José Manuel Muñiz; por la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores (ANAMAR), Jacinto Cruz; por CIG Mar, Enrique Albor; por la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (FAAPE), Pedro Maza; por la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, María José González; por la Fe-

MIGUEL ARIAS CAÑETE

"El barco pesquero cumple cada vez más la doble vertiente de elemento extractivo que obtiene la materia prima y de unidad acondicionamiento y comercialización del pescado capturado".

deración Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE), José Ramón Fuertes; por la Federación Nacional de Asociación de Personal Docente de Institutos Politécnicos Marítimo Pesqueros, Eloy Montero; por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), José Manuel González Gil de Bernabé, y Manuel Souto representó al Sector Mar de UGT.

José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE, evidenció la diferencia entre la evolución del sector marítimo-pesquero y la del resto de los sectores económicos. Mientras que estos últimos han elevado sus niveles de calidad de vida, el primer se ha quedado estancado en una situación que Muñiz no dudó en calificar de tercermundista.

El panorama, que Muñiz calificó de "dumping social del mercado", incide drásticamente en la situación laboral de los pescadores, que ante la caída de los salarios son más reacios a enrolarse. El presidente de AETINAPE afirmó que las ayudas estructurales no han solucionado el problema del sector y se han convertido, a menudo, en una forma fácil de obtener dinero para algunos armadores a través de las primas. Las claves para mejorar el sector y hacerlo atractivo para los jóvenes pasa por la formación, que debe ser reformada, y por la humanización del trabajo a bordo.

Falta de tripulantes

En representación de ANAMAR intervino en la mesa redonda su asesor jurídico, Jacin-

to Cruz de Peláez, quien resaltó las dificultades de los armadores para poder completar las tripulaciones de sus barcos no únicamente en lo que respecta a titulados (patrones y maquinistas), sino también en lo concerniente a los oficios de maestranza (contra maestros y cocineros) y a los subalternos (engrasadores, marineros y marmitones).

Desde la perspectiva de los armadores, las condiciones laborales han mejorado notablemente; pero, a pesar de esto, cada vez son menos los jóvenes que estudian y se preparan para desarrollar las distintas labores de la actividad pesquera. En la actualidad, y desde 1996, existe un convenio de ámbito nacional firmado entre la patronal y la central sindical UGT, que ha servido de modelo en las negociaciones colectivas de otras flotas. Este convenio fija un salario base al que se sumará la prima de pesca, que se establece por categorías. La suma de estos dos conceptos ha de alcanzar un mínimo garantizado que está establecido por categorías. De esta forma, quedó superada la tradicional forma de liquidación "a la parte".

El problema se agrava más en lo relativo a la categoría de marinero y puestos inferiores. Según el representante de los

armadores de buques congeladores, la situación es el resultado de la falta de vocación pesquera, que debe ser atajada, por parte del patrón, con la utilización de trabajadores de terceros países: Marruecos, Mauritania, Senegal, etc., cuya presencia en la flota cada vez es más abundante.

Cruz de Peláez abogó por la sociedad mixta como alternativa al desguace, y de esta alternativa da buena cuenta el hecho de que de los 166 barcos que constituyen la asociación, 94 son de bandera extranjera. Los buques fueron exportados a terceros países bajo la figura jurídica de sociedad mixta y ello ha servido, según el representante de ANAMAR, para mantener empleo en nuestro país, ya que se ha conservado el mismo número de tripulantes españoles que faenaban en el barco cuando éste navegaba con pabellón español.

Ante la desvinculación de la normativa española y lo que esta desvinculación supone en lo concerniente a la situación laboral y de seguridad social de los trabajadores, desde ANAMAR se pidió a la Administración que establezca las condiciones necesarias para paliar la desprotección de los trabajadores de nuestro país enrolados en barcos con pabellón de terceros países.

Situación precaria

En representación de CIG intervino Enrique Albor, que utilizó el término "precarización" como elemento de unión que caracteriza la situación que sufren los trabajadores del mar. Según Albor, el sistema de retribuciones (todavía en muchas flotas se utiliza el sistema "a la parte"), ante la caída general de las capturas, se ha debilitado respecto a otros sectores de la economía.

También se ha experimentado una disminución progresiva de los días de descanso del marino, que sumado a la excesiva duración de las jornadas de traba-



jo da como resultado una alta siniestralidad laboral. A esta situación hay que añadir el retroceso de la protección por desempleo.

La precarización, según el representante sindical del sector, es una de las causas principales del escaso atractivo que tiene el sector para los jóvenes trabajadores, lo que ha llevado a la actual escasez de personal con que se encuentran los armadores para contratar tripulaciones para que sus barcos salgan a faenar.

Organizaciones de productores

El presidente de la FAAPE, Pedro Maza, desde la perspectiva de los armadores, volvió a hacer hincapié en la dificultad para dotar a los barcos de tripulaciones. Calificó las relaciones laborales entre tripulación y empresa armadora como una "explotación en coparticipación de la actividad en el barco pesquero" y afirmó que la conjunción de la incertidumbre de las capturas; el entorno hostil; el barco como lugar de trabajo y descanso; y, finalmente, la inestabilidad de la actividad por falta de caladeros propios, han hecho que en los últimos años el empleo en el sector de la pesca haya tenido una evolución negativa.

Aunque el presidente de la FAAPE no utilizó el término de "precario", también coincidió en señalar que, en la actualidad, la mayoría de las tripulaciones se contratan para la vigencia de una licencia o una marea, y se firman contratos fijos discontinuos. Esta situación acarrea la falta de preparación técnica de los tripulantes y para paliarla apuntó la necesidad de adecuar la percepción de las ayudas económicas a las tripulaciones durante las paradas con la posibilidad de asistir necesariamente a los cursos técnicos que les sean exigibles.

Pedro Maza finalizó su intervención apuntando una de las asignaturas pendientes, que recae del lado de los armadores: la modernización de los barcos y la mejora de las condiciones de vida a bordo. Y resaltó,

también, una de las bazas con que cuentan los armadores para incrementar sus ingresos: participar de una forma más intensa en la cadena de comercialización de las capturas.

La gerente de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, M^a José González, también abordó la situación del empleo en el sector marítimo pesquero desde el punto de vista de la pesca de altura. Y aunque coincidió con los representantes de las otras asociaciones de armadores, añadió a las dificultades para completar las tripulaciones las normas administrativas que se han ido dictando para poder desarrollar la actividad, como la necesaria asistencia a cursos de especialidad como requisitos previo para el embarque.

MANUEL SOUTO

"El sector carece de tradición negociadora y de una mínima vertebración que le permita afrontar coordinadamente los problemas actuales".



En lo relativo a los empleos de personal de puente y máquinas, la reforma de la LOGSE, que amplía las exigencias de estudios previos, según sus palabras, “dificultará encontrar personal dispuesto a realizar estos estudios”.

M^a José González pidió la implantación de un sistema que facilite la contratación de personal extranjero, al que habría que facilitar un acceso rápido al ejercicio de su profesión, con las mínimas exigencias administrativas posibles.

Formación y prácticas en empresas

En representación de la FEOPE, José Ramón Fuertes,

acreditó la profesionalidad de los trabajadores del sector debido a las enseñanzas de las escuelas de formación náutico-pesqueras, del esfuerzo formativo del ISM y los cursos impartidos a través del FORCEM por las organizaciones sindicales.

Entiende que la situación de recesión en la demanda de puestos de trabajo en los barcos se debe, entre otros motivos, al sentimiento de pesimismo creado por la constante reducción del número de barcos por el redimensionamiento de la flota. A este sentimiento se une, como coincidió la mayoría de los ponentes, el progreso en el bienestar general de la población, que se aleja de las profesiones que requieren mucho sacrificio.

Abogó, como lo hicieron los otros representantes de los armadores, por abrir la puerta al empleo de extranjeros en los buques pesqueros, en tanto que no se reduzca la falta de atractivo de estos empleos para los nacionales.

El punto de vista que, sobre el problema del empleo, tiene el profesorado de los institutos politécnicos marítimo-pesqueros es que desde la Administración Central no se está haciendo todo lo posible para paliar esta carencia. Ya que si el Plan Nacional de Formación Profesional aprobado en 1998 preveía un sistema nacional de cualificaciones que “desarrollaría la integración de las diferentes formas de adquisición de las competencias profesionales y la integración de la oferta de la FP”, todavía no se ha aprobado la norma básica.

El ponente, Eloy Montero, criticó también la falta de colaboración de las empresas y armadores con los centros a la hora de facilitar prácticas a los alumnos de FP. Tampoco pasó por alto el escaso interés que la pesca artesanal, por lo general, está prestando a las exigencias de mayor calidad que la sociedad demanda. Según Montero, la pesca artesanal debe tener un importante papel en el futuro,

que pasa por emprender actividades productivas, además de las puramente extractivas.

Pesca de bajura

El secretario general de la FNCP, José Manuel González Gil de Bernabé, mostró la peculiar situación del empleo en la pesca de bajura debido a sus características de régimen de propiedad de la unidad familiar, el sistema salarial “a la parte”, y el sistema de cotización al Régimen Especial del Mar. También analizó González la evolución histórica desde la implantación de las 200 millas hasta el momento actual, así como temas actuales extraídos de un muestreo realizado a las tripulaciones de la flota de arrastre del Mediterráneo.

El coordinador estatal de pesca del Sector Mar de UGT, Manuel Souto González, en su intervención presentó un análisis del sector que coincidió, en lo relativo a los problemas, con los otros ponentes. Afirmó que el sector está devaluado por: carecer de unas condiciones socio-laborales mínimas, el sistema retributivo “a la parte”, las escasas cotizaciones a la Seguridad Social y la alta siniestralidad. Estos factores, añadidos a otros, han colocado al sector pesquero en desventaja con respecto a otros sectores económicos, lo que resta atractivo como profesión con futuro para los jóvenes.

Souto abordó el tema de los trabajadores emigrantes, para quienes pidió las mismas condiciones laborales y económicas, y las subvenciones, que calificó de “paños calientes”, de las que se benefician sólo unos pocos.

Para mejorar la situación del empleo en el sector propuso: la promoción de la regulación laboral; mayor control de las ayudas o subvenciones; creación de planes de formación; mayor control de las inspecciones de trabajo y cotizaciones a salario real. ■

Jesús M. Salamanca

MARÍA ANTONIA LUCENA

“Desde el ISM se dedica especial atención a la acción formativa de los trabajadores del mar, con el fin de adecuar su formación a las necesidades del sector y así facilitar su incorporación a la actividad marítimo-pesquera”.



España recibirá del Fondo Social Europeo un total de 1,983 billones de pesetas en el periodo 2000-2006, destinados fundamentalmente a la financiación de políticas de empleo y de lucha contra el paro. Dicha cantidad representa una inversión anual de 283.257 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 15,4% con respecto a las ayudas recibidas en el periodo anterior (1994-1999), en que la ayuda recibida ascendió a 1,4 billones de pesetas con una media anual de 244.000 millones.

La Comisaria de Empleo y Asuntos Sociales, de la Unión Europea, Anna Diamantopoulou y el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, firmaron en Madrid, el pasado 6 de noviembre, los siete programas operativos regionales para otras tantas Comunidades Autónomas, a través de los cuales se planifica y distribuye la ayuda del Fondo Social Europeo para los próximos seis años.

Según ha explicado el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, "los puntos claves de la programación del Fondo Social Europeo para este periodo son impulsar la igualdad de oportunidades de las mujeres y reforzar la atención sobre las personas más desfavorecidas. Para ello es precisa una mayor eficiencia en la gestión de ayudas mediante un incremento de las responsabilidades de España ante la Unión Europea y más implicación de las Comunidades Autónomas en la gestión".



ESPAÑA RECIBIRÁ DOS BILLONES DE PESETAS

Las dotaciones más importantes de esos fondos comunitarios, ha explicado el Secretario General de Empleo, corresponden a la inserción y reinserción ocupacional de los desempleados, con 585.500 millones de pesetas; a reforzar la estabilidad en el empleo y la adaptabilidad, con 409.500 millones, y el apoyo de iniciativas locales de generación de empleo, con 242.500 millones.

Las otras partidas más importantes están destinadas a la

educación técnico-profesional, con 235.000 millones de pesetas; al refuerzo de la capacidad empresarial, con 123.700 millones; a potencial humano en Investigación y Desarrollo, con 103.200 millones; a la participación de las mujeres en el mercado de trabajo, con 58.400 millones, y a la integración en el mercado de trabajo de las personas con especiales dificultades, con 12.500 millones.

De estos programas dos de ellos, el de inserción y reinserción de desempleados

y el de estabilidad y adaptabilidad en el empleo acumulan algo más del 52% de los recursos.

También destacó Juan Chozas que los programas financiados por el Fondo Social Europeo coinciden plenamente con los que se contemplan en los correspondientes Planes de Empleo que, siguiendo el mandato comunitario, presentan anualmente los países europeos y que están dirigidos, entre otros objetivos, a reforzar la capacidad empresarial, la formación, la igualdad de oportunidades y la integración en el mercado de trabajo de las personas discapacitadas.

Ello es debido a que en la cumbre de Berlín, celebrada el pasado año, y en la que participaron los jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea, se aprobó un conjunto de decisiones conocido como agenda 2000, relativo a la programación de las ayudas de los fondos estructurales para el periodo 2000-2006.

La Comisaria europea de Empleo y Asuntos Sociales, Anna Diamantopoulou, y el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, firmaron las ayudas para los siete programas.



llo de los recursos humanos en España, cuyos principios de actuación son impulsar las políticas activas del mercado de trabajo, apostar por el diálogo social y la implicación en la estrategia europea de empleo.

Asimismo, en el nuevo reglamento se ha incrementado la responsabilidad de los Estados miembros de la UE para ejercer el control de las ayudas y mejorar la evaluación de los resultados.

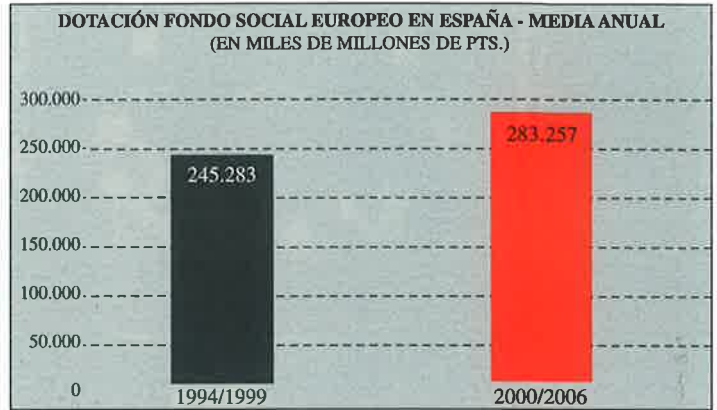
Regiones menos desarrolladas

Del total de los más de 30 billones de pesetas que constituyen los presupuestos de los cuatro Fondos Estructurales para el periodo 2000-2006, corresponden a España más de 7 billones, y al resto de la Unión europea 23,3 billones, lo que supone un 23,5% del total de estos fondos, por lo que nuestro país es, al igual que ocurriera en el periodo 1994-1999, el que más ayudas comunitarias percibe. Sólo la dotación del Fondo Social Europeo supone 1,9 billones de pesetas, como ya se ha mencionado, con una media anual de 283.257 millones de pesetas.

La mayor parte de estas ayudas se dirige a las regiones menos desarrolladas, las que se conocen como Objetivo 1, cuyo producto interior bruto por habitante es inferior al 75% de la media comunitaria. Dichas regiones son: Galicia, Asturias, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia, Extremadura, Andalucía, Canarias, Ceuta y Melilla. De forma transitoria también está incluida Cantabria.

El nuevo marco reglamentario surgido tras la cumbre incorpora una modificación importante al considerar al Fondo Social Europeo como instrumento de financiación de los Planes Nacionales de Acción por el Empleo. Por ello los cinco ámbitos prioritarios de actuación del fondo se corresponden con los pilares de dichos planes.

El Reglamento establece asimismo un marco político de referencia para el desarro-



PROGRAMAS OPERATIVOS REGIONALES
DOTACIÓN FONDO SOCIAL EUROPEO
(MILLONES DE PESETAS)

Andalucía	155.155	28,6%
Asturias	17.333	3,2%
Canarias	45.673	8,4%
Cantabria	5.541	1,0%
C. Mancha	40.229	7,4%
C. León	51.389	9,5%
C. Valenciana	79.283	14,6%
Extremadura	60.494	11,1%
Galicia	65.223	12,0%
Murcia	17.936	3,3%
Ceuta	2.596	0,5%
Melilla	1.697	0,3%
Total	542.919	
Aragón	10.241	5,7%
Baleares	5.262	2,9%
Cataluña	74.128	41,5%
Madrid	38.904	21,8%
Navarra	10.825	6,1%
País Vasco	37.045	20,7%
La Rioja	2.355	1,3%
Total	178.760	



más beneficiada será Andalucía, con 155.155 millones de pesetas (un 28,6% del total); le siguen la Comunidad Valenciana, con 79.283 millones (14,6%), Galicia, con 65.223 (12,0%); Extremadura, con 60.494 (11,1 %) y Castilla y León, con 51.389 (9,5%).

En las regiones Objetivo 3 las más beneficiadas son Cataluña, con 74.128 millones (41,5%), Madrid, con 38.904 (21,8%), y el País Vasco, con 37.045 (20,7%). (Ver recuadro).

Programa de formación profesional

Uno de los programas más importantes de los firmados entre el titular de Trabajo español y la Comisaria europea ha sido el de Sistema de Formación Profesional, cuyo ob-

La dotación para estas regiones es de más de 1,4 billones de pesetas, lo que supone un 74,2% del total de las ayudas, y casi todos los fondos van destinados a la promoción de empleo, la inserción de desempleados y la estabilidad en el empleo, que acumulan el 52% de las ayudas.

Otros 56.000 millones (un 2,8%) están destinados a las regiones Objetivo 2, dentro de las cuales se incluyen zonas del Objetivo 1. Los fondos se utilizarán para apoyar la reconversión económica y social de estas zonas con dificultades estructurales. Concretamente su actuación va dirigida a las áreas industriales en crisis, las dependientes del sector servicios, las rurales en declive y las dependientes de la pesca.

Cataluña, Baleares, Madrid, País Vasco, Navarra, Aragón y La Rioja percibirán casi unos 370.000 millones de pesetas para apoyar la modernización de las políticas, los sistemas de educación, formación y empleo y el desarrollo de los recursos humanos en todo el territorio.

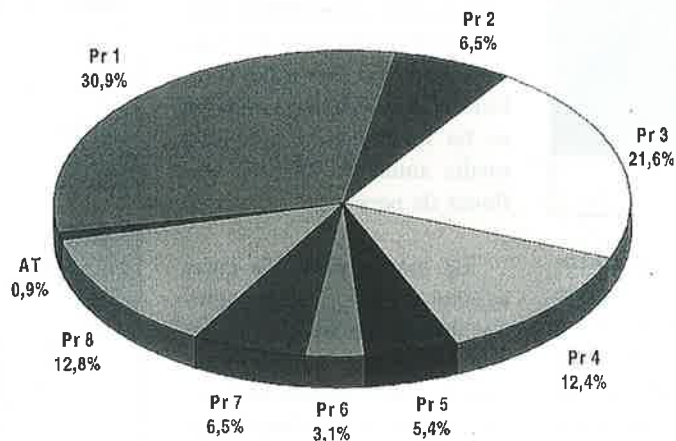
Programas operativos regionales

A este capítulo se destinan un total de 721.379 millones de pesetas, de los que 542.619

son para las regiones de Objetivo 1 y 178.760 para las Objetivo 3. Dado que estas ayudas se perciben en función de la población de cada una de las Comunidades Autónomas, la

FONDO SOCIAL EUROPEO EN ESPAÑA DOTACIÓN POR LÍNEAS PRIORITARIAS 2000-2006

(EN MILES DE MILLONES DE PESETAS)



Pr 1	Desempleados	585,5
Pr 2	Capacidad empresarial	123,7
Pr 3	Estabilidad y adaptabilidad	409,5
Pr 4	Educación técnico-profesional	235,0
Pr 5	I+D	103,2
Pr 6	Mujeres	58,4
Pr 7	Personas con especiales dificultades	122,5
Pr 8	Iniciativas locales	242,5
AT	Asistencia técnica	16,7

jetivo es facilitar una mayor integración de los tres subsistemas existentes: la formación profesional reglada, la formación ocupacional y la formación continua, mediante el desarrollo del Sistema Nacional de Cualificaciones.

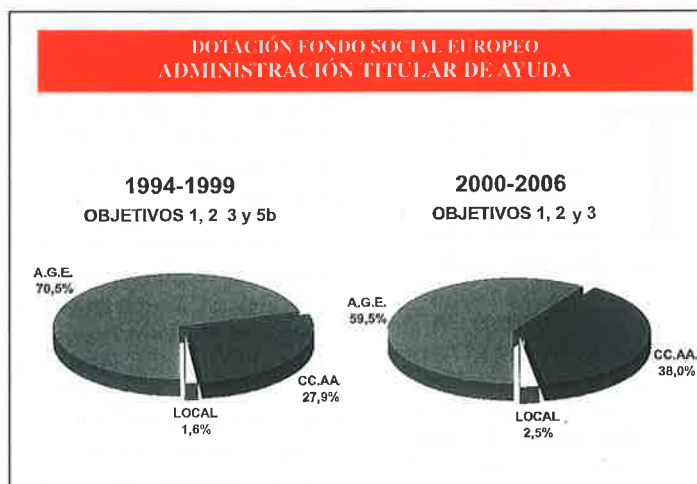
La dotación para este programa, que van a gestionar conjuntamente el Ministerio de Educación, el INEM y el Instituto Nacional de Cualificaciones, es de 6.323 millones de pesetas, que permitirán una mayor adecuación de la oferta formativa de las necesidades del mercado laboral.

Participación de las Comunidades Autónomas

Para el período 2000-2006 la participación de la Administración General del Estado en las ayudas es del 59,5%. El resto corresponde en un 38% a las Comunidades Autónomas y un 2,5% a las corporaciones locales. Por tanto, la cofinanciación de dichas Comunidades supone alrededor del 40% de los recursos, el doble que durante el periodo anterior.

Precisamente éste es uno de los puntos novedosos del nuevo Reglamento que rige el funcionamiento de los Fondos Sociales, y es que se propugna una mayor eficiencia en la gestión de las ayudas mediante un incremento de las responsabilidades de España ante la Unión Europea y una mayor implicación de las Comunidades Autónomas en la gestión que queda duplicada.

La distribución de las ayudas entre Comunidades Autónomas se realiza en función de diferentes criterios como la renta per cápita,



la población mayor de 16 años, e indicadores de mercado de trabajo tales como población, desempleada, paro juvenil, desempleo de larga duración y diferencia entre las tasas de empleo femenino y masculino.

Programa EQUAL

Fruto de los acuerdos de la cumbre de Berlín, del pasado año en la que participaron los Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea, se aprobó un conjunto de decisiones,

conocido como Agenda 2000, relativo a la programación de las ayudas de los fondos estructurales para el periodo 2000-2006. Una de las claves de los acuerdos fue la simplificación del proceso de funcionamiento de los fondos, que ha propiciado la existencia de una única iniciativa comunitaria en este periodo frente a las cinco existentes en el anterior (YOUTHSTART, NOW, INTEGRAM, HORIZON y ADAPT). El nuevo programa se denomina EQUAL y recibe una dotación de casi 86.000 millones de pesetas.

EQUAL tiene cinco áreas de actuación y las mujeres son destinatarias de dos de ellas. Estas cinco áreas de actuación coinciden con los cuatro pilares de los planes nacionales de empleo:

- Inserción profesional con el fin de facilitar el acceso y la reincorporación al mercado de trabajo de las personas que sufren dificultades para integrarse.
- Espíritu de empresa mediante el apoyo necesario para la creación de empresas.
- Apoyar la adaptabilidad entre las empresas y los trabajadores de cara a las nuevas tecnologías.
- Igualdad de oportunidades mediante la conciliación de la vida familiar y la vida profesional.
- Reducir la discriminación entre hombres y mujeres. ■

Concha Hernández Carazo

LOS CIENTÍFICOS MANTIENEN LA CAUTELA SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL STOCK DE SARDINA



Pablo Carrera:

"LA SITUACIÓN NO ES BUENA"

A pesar de los síntomas de mejoría apreciados respecto al *stock* de sardinas en la última campaña para la evaluación de las poblaciones de pelágicos, los científicos siguen mostrándose cautos a la hora de valorar la posible evolución de éste. Y es que, como señala Pablo Carrera, biólogo del Instituto Español de Oceanografía y jefe de la citada campaña, aunque la situación de la población adulta es estable, ha bajado el nivel de reclutamiento. Respecto a las capturas, y por lo que se refiere a Galicia, las de 1999 fueron las más bajas del siglo. El Grupo de Trabajo de Evaluación de Pelágicos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), reunido en Copenhague a finales del pasado mes de septiembre, solicitó que se mantenga el nivel de capturas del pasado año, lo que supondrá una reducción del 33 por ciento de la mortalidad pesquera.

Tras analizar los datos de los resultados obtenidos en las capturas efectuadas durante 1999 y los resultados obtenidos en las campañas de 2000, los científicos estiman que la situación del *stock* de sardinas no es buena. Y es que si bien la población adulta parece estable, el nivel de reclutamiento ha bajado con respecto a los años 1997 y 1998. Por ello, no dudan en aconsejar una reducción de las capturas del 33 por ciento. Debido a que la población de sardinas en el mar ha aumentado, puesto que los reclutamientos del 97 y 98 fueron superiores a los anteriores, esta reducción de la mortalidad pesquera equivale a mantener

el número de capturas en las 90.000 toneladas, las mismas que se pescaron en la anterior campaña.

Lo importante, en estos momentos, según comenta a MAR Pablo Carrera, es que se reduzca el esfuerzo pesquero. Una reducción necesaria para la recuperación de la sardina, porque la situación del *stock* es bajo. *No podemos precisar el nivel absoluto, pero es baja, y se corresponde a los peores años de la época. En el caso de España, y concretamente en Galicia, las capturas del 99 son las más bajas del siglo.*

La situación del *stock* parece estabilizada. El investigador del IEO opina que a peor

no iremos, pero tampoco sabemos cuándo se podrá iniciar una recuperación, al menos en lo que atañe a España. Y es que, mientras el reclutamiento sea malo, se ralentizará la recuperación.

Medidas de gestión efectivas

Es un hecho muy positivo, como destaca Pablo Carrera, por la coincidencia entre la toma de medidas de gestión, serias y de forma conjunta, por parte de las autoridades españolas y portuguesas, y la estabilización de la regresión de la sardina. Eso significa que las medidas son las adecuadas y que están teniendo un buen resultado. La evolución del caladero, sin embargo, está sujeta a otras varia-



bles sobre las que están investigando los expertos.

Entre estas circunstancias, cabe destacar el movimiento del stock que se viene detectando desde hace algún tiempo, un movimiento que nunca habíamos visto. Se está produciendo una concentración hacia el Sur —en la zona del Algarve y Cádiz— y una disminución progresiva en Galicia que ya es patente en el norte de Portugal. No sabemos si obedece simplemente a un cambio de la

“Observamos una coincidencia entre la toma de medidas de gestión serias, por parte de las autoridades españolas y portuguesas, y la estabilización de la regresión de la población de sardina”.

productividad del ecosistema o, también, a un exceso de la presión pesquera. Por ello mantenemos mucha cautela sobre la evolución del stock. A pesar de que podarnos conseguir 90.000 toneladas, estimamos que la situación no es buena.

Esta preocupación ya la apuntó el investigador del IEO al terminar la última campaña de poblaciones de pelágicos realizada entre los pasados meses de marzo y abril (ver MAR n.º 385, de julio-agosto 2000). A pesar del aumento de la población de sardinas en el Cantábrico, especialmente hacia la zona del golfo, se mostraba cauto al comentar que “estaría realmente esperando si los resultados de la campaña en Portugal estuviesen en consonancia con los obtenidos por nosotros, pero ellos no encontraron una situación tan buena”.

El que en España haya aumentado la existencia de sardina no dice mucho con respecto a la situación total del stock, co-





Gestión responsable en la pesca de la anchoa.

No es sólo la sardina, dentro de las poblaciones de pelágicos, la que preocupa a los expertos. La anchoa también reclama su atención.

Afortunadamente, la previsión que había de reclutamiento, que se pensaba podía ser bastante mala, no resultó tanto, aunque tampoco buena.

A pesar de todo, fue un buen año para los pescadores españoles; por un lado, como comenta Pablo Carrera, debido al reclutamiento, que sin ser un buen reclutamiento, se ha situado cercano a la media de los últimos diez años; y, por otro, porque la mayoría de los individuos adultos estaban al Sur, cerca de la frontera española.

menta el biólogo del IEO, *porque el peso específico de España es muy bajo. El área norte de Portugal, que era un área buena de sardina, tanto de reclutamiento como de adultos, se va despoblando poco a poco, sobre todo de adultos. Y esto puede ser preocupante, porque las posibilidades a nivel español siguen siendo bajas, y nosotros perseguimos que la recuperación sea cuanto antes, de ahí que enfatizamos mucho en las reducciones de pesca.*

Estos temores, a los que se refería el experto del IEO, se han visto confirmados. A pesar del aumento de sardinas en la zona del Cantábrico, llegándose en la zona del golfo de Vizcaya hasta una estimación de unas 94.000 toneladas, con lo que se recuperaban los niveles existentes a comienzos de los años 90, en el resto, especialmente en Portugal, los datos han sido muy negativos. La campaña que realizaron los portugueses en noviembre de 1999, y que coincide con el inicio de la puesta de esta especie y con el final del periodo de

reclutamiento, reveló un drástico descenso con respecto a la de 1998. La biomasa decreció desde las 621.000 toneladas, registradas anteriormente, hasta las 272.000 toneladas de 1999. El mayor descenso se verificó en la zona de Cádiz con respecto a los ejemplares de la edad "0", permaneciendo estable el número de adultos, mayoritariamente distribuidos en el Algarve.

Análisis de datos

Según datos facilitados por Pablo Carrera, respecto a la campaña de primavera en aguas españolas (de la que se ofreció amplia información en el anteriormente citado número de MAR), se observan dos áreas diferenciadas. Por un lado, la biomasa estimada en las Rías Baixas sigue disminuyendo, siendo apenas de 2.000 toneladas (a comienzos de los

90 la biomasa estaba estimada entre las 15.000 y las 20.000 toneladas, mientras que en los años 84 y 85 las capturas rondaban las 80.000 toneladas). Por el contrario, en el Cantábrico se ha verificado un notable aumento, pasando de 40.000 a 94.000 toneladas. Esta zona, además, es considerada como muy importante a la hora de reflejar cualquier variación en la evolución del stock, como afirmó Pablo Carrera en su momento a MAR, al señalar que, *para mí, cualquier síntoma de recuperación de lo que es la dinámica general de la sardina, que también estará relacionada con la abundancia, vendrá dada por un aumento de las capturas en las Rías Baixas.*

En la zona cubierta por los investigadores portugueses (desde la desembocadura del Miño hasta Cádiz) se registró un descenso de sardina de un 12 por ciento en aguas de Portugal, especialmente en la zona norte, con un 38 por ciento de descenso respecto a 1998, en el Algarve (un 50 por ciento) y en Cádiz (un 36 por ciento).

"La situación del stock no es buena. La población adulta es estable pero el nivel de reclutamiento ha bajado. En el caso de España, y concretamente en Galicia, las capturas del 99 son las más bajas del siglo".



La gestión de esta pesquería centró también la atención de la reunión del Comité Franco-Español de Pesquería que tuvo lugar en Madrid a mediados del mes de octubre, en la que participaron representantes de las Administraciones española y francesa y del sector, el director general de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Abelló, el cual afirmó, al término de dicha reunión, que la *gestión responsable de la anchoa es fundamentalmente para asegurar una explotación adecuada y sostenible de esta pesquería en los próximos años.*

La Comisión Europea prorrogó, el pasado mes de junio, la cuota de 33.000 toneladas para el semestre que ahora finaliza, para ser pescada por ambos países, cifra idéntica a la establecida en 1999. ■

R. G.



Respecto a las capturas por edad, sigue una tendencia decreciente. La contribución de los grupos de edad "más viejos" en la captura está aumentando, según el investigador del IEIO. Con respecto a la captura por edad de 1999, la del grupo "0" ha representado sólo el 14 por ciento. Comparada con la captura por edad de 1998, en donde este grupo representó el 58 por ciento de las capturas en número, es muy probable que el reclutamiento de 1999, tal y como se había dicho anteriormente al analizar los resultados de las campañas, hay sido malo.

Como se señalaba anteriormente, una de las mayores preocupaciones de los científicos en estos momentos es averiguar qué es lo que está incidiendo en los cambios de desplazamiento de las poblaciones de sardina. Para averiguarlo, expertos de España y Portugal están trabajando de forma coordinada. Y fruto de esa coordinación, como señala el biólogo del IEIO, es la presentación de un proyecto a la Unión Europea para estudiar la dinámica de este stock. Estamos a la espera de que nos lo aprueben.

La colaboración hispano-portuguesa resulta, asimismo, destacable en el terreno de las decisiones políticas. En estos momentos, las autoridades de ambos países están adoptando medidas serias y de forma conjunta, según Pablo Carrera, algo que solicitaban desde hace tiempo los expertos, al considerar que una actuación global sería la única que tendría una incidencia real y positiva sobre el stock.

Las medidas que ha propuesto la Administración española para la recuperación de la sardina, recalca el biólogo del IEIO, son las adecuadas y todo depende de su cumplimiento y de las condiciones adecuadas. Se mantiene el cupo de 500 kilogramos de sardina entre los 11 y los 15 centímetros, algo sobre lo que se muestran satisfechos los expertos. El problema es que se cumpla o no

esta medida. Por desgracia, algunos pescadores —los menos, afortunadamente—, siguen mirando por sus intereses a corto plazo, sin importarles la situación general. Así, recogiendo una información facilitada por el Servicio de Protección de Recursos de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, se señala que entre los meses de julio y septiembre se decomisaron 14.035 kilos de pescado, moluscos y crustáceos, principalmente debido al incumplimiento de las tallas mínimas. De este total, la mayor partida ilegal correspondió a la sardina, con 5.355 kilogramos incautados. La Xunta considera preocupante que se sigan pescando importantes cantidades de ejemplares por debajo de la talla reglamentaria de un "recurso marino que escasea y sobre el que se están tomando medidas para su recuperación". ■

"El grupo de trabajo de evaluación de especies pelágicas del ICES recomienda una reducción del 33 por ciento del esfuerzo pesquero, lo que equivale a unas capturas de unas 90.000 toneladas, que es lo que se está pescando".



Raúl Gutiérrez

Nuevas especies y fiscalidad,
los retos del presente

LA ACUICULTURA MARINA SE VINCULA AL DESARROLLO SOSTENIBLE

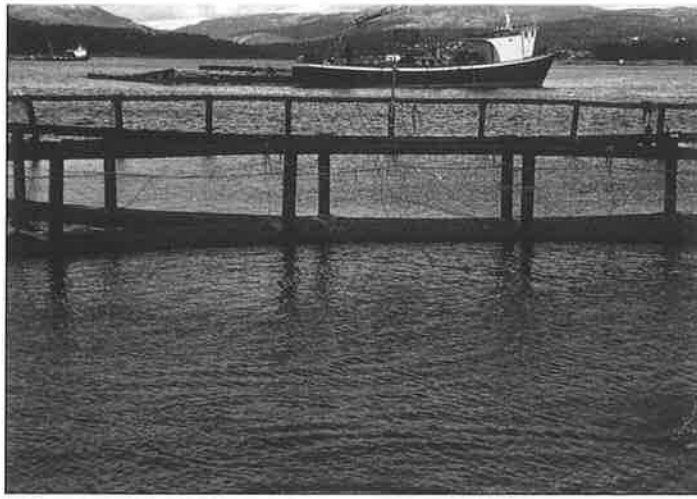


La acuicultura marina es una actividad emergente con un desarrollo acelerado cuyo avance sigue paso a paso. Superadas las dificultades técnicas en lo que concierne a la producción, la atención se centra ahora en la investigación sobre requisitos nutricionales y en el diseño de un marco jurídico que permita el desarrollo industrial de un sector al que se confiere carácter estratégico. En Galicia, donde las experiencias de cultivos marinos han arrojado resultados muy satisfactorios, se han organizado dos foros de debate sobre acuicultura. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ultima el texto definitivo del Libro Blanco que recoge las recomendaciones para impulsar un avance en el sector y la Comunidad Autónoma de Cantabria prepara ya el VIII Congreso Nacional de Acuicultura.

Los avances en el desarrollo de la acuicultura marina era el lema del seminario organizado el 25 de octubre pasado por el Instituto de Estudios Económicos de Galicia (IEEG), Fundación Pedro Barrié de la Maza. En él se abordaron los problemas actuales y las posibilidades de crecimiento del sector desde tres perspectivas: investigación técnica, con especial atención al diseño y a las tipologías de las instalaciones, biotecnología aplicada, técnicas de engorde y requisitos nutricionales; estrategias empresariales y científicas: especificidades económicas, aspectos de la comercialización y factores rela-

cionados con la rentabilidad sectorial; y análisis de la legislación vigente en materia de explotación de los recursos y sus diferentes tratamientos en función de las competencias, normativas sanitarias y medioambientales. Programa y ponencias tuvieron una buena acogida, registrándose una participación de 300 personas.

El IEEG-Fundación Barrié de la Maza reunió en este seminario a un equipo de expertos de primer orden en el sector acuícola. Antonio Pizarro, técnico del Grupo Isidro de la Cal de A Coruña; Uxío Labarta, del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo en el apartado de innovaciones tecnológicas;



Elisa Polanco, doctora en Ciencias Biológicas, y Julio Abalde, de la Facultad de Ciencias de A Coruña, en la ponencia sobre reproducción y requisitos nutricionales; Concepción Herrero, decana de la Facultad de Ciencias de A Coruña, y Jaime Fábregas, del Departamento de Microbiología de la Facultad de Farmacia de Santiago, sobre nutrición; y Antonio Ruiz Molina, del Departamento de Organización de Empresas de la Universidad de Málaga, y Manuel Varela Lafuente, de Economía Aplicada de la Universidad de Vigo, que abordaron las especificidades económicas de las empresas acuícolas. Los aspectos relacionados con el marco jurídico en acuicultura fueron analizados por los Magistrados del Tribunal Supremo Fernando Ledesma y Pascual Sala, quienes incidieron especialmente en los conceptos y la distribución de competencias, la utilización del dominio público, la resolución de los problemas de la coordinación institucional y las normas sobre intervenciones sanitarias y medioambientales.

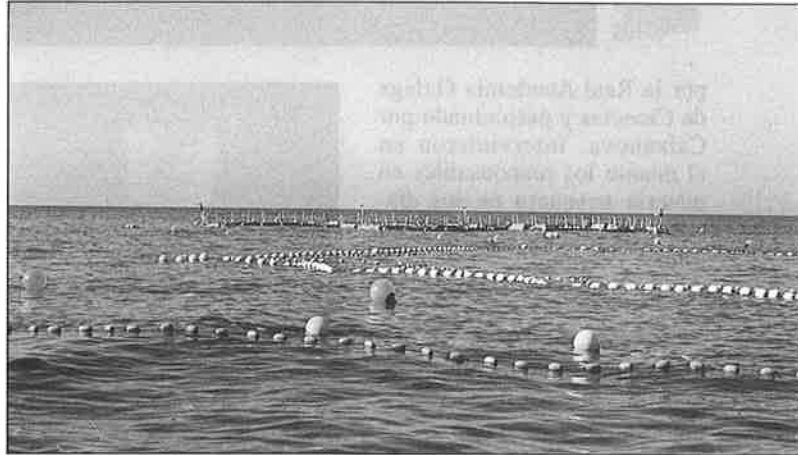
Fernando González Laxe, como coordinador del seminario, señalaba a MAR la importancia de una correcta definición de los aspectos técnicos en el desarrollo de la acuicultura. "Las cuestiones técnicas son fundamentales porque nos van a resolver problemas y nos van a ahorrar mucho dinero". Y subrayaba este valor en algunos aspectos concretos: "Si se diseñan bien las jaulas avanzaríamos mucho, permitiría un gran ahorro de piensos. Por otra parte habría que avanzar más, ¿por qué sólo jaulas en la superficie y no jaulas en profundidad?, ¿por qué siempre jaulas en las rías y no en alta mar?".

Otro aspecto también decisivo es el referido a los requisitos nutricionales, especialmente en el periodo inicial: determinar la composición de las dietas vivas, la utilización de microalgas y de correctores de colesterol, antioxidantes, vitamínicos.



González Laxe aventuraba que uno de los probables cuellos de botella de la acuicultura marina actual sea la falta de técnicos en la proporción que se precisan. "Es necesario profundizar en la formación continua, ampliar el número de centros docentes especializados y mejorar la comunicación entre los existentes", propone.

El seminario atendió también al aspecto jurídico de los cultivos marinos, cuestión ésta considerada por los productores como el auténtico cuello de botella del sector. Para González Laxe éste es un asunto estrictamente político. "Si hay voluntad auténtica, se puede resolver en dos años. Se trata de establecer prioridades, o turismo o maricultura. Y en función de estas prioridades desarrollar equilibradamente las leyes de costas, de aguas y de cultivos. Sin perder de vista la multifuncionalidad de la agricultura y del hombre de mar. No toda la costa tiene que ser para la playa, y quien va a mantener el paisaje marítimo es el profesional del mar, no el constructor".



Sobre esta materia resultaron ilustrativas las ponencias de los Magistrados Ledesma y Salas. El primero se refirió a las competencias sanitarias y medioambientales (Ley de Cultivos) y al aspecto sancionador. El segundo, a la tributación y a los contenciosos.

En una prospectiva sobre el sector a medio plazo el coordinador del seminario apuntaba hacia el desarrollo de cuatro áreas: biotecnología, I+D; nuevos mercados, con tendencia a la especialización, frente a la dispersión de la oferta actual, y aumento del valor añadido; investigación y aprendizaje, con incorporación de materias relacionadas con los cultivos marinos y mayor vinculación entre las Facultades de Ciencias del Mar; jurídica, a fin de desenredar lo que pueda resultar complicado en la legislación.

"Hacer el diagnóstico es el primer paso para la solución de los problemas", concluía González Laxe, para quien la acuicultura será a corto plazo "un sector estratégico porque la

alimentación lo es. La tendencia actual es consumir más y mejor, y la acuicultura proporciona oferta variada con poco esfuerzo".

Fiscalidad del mejillón

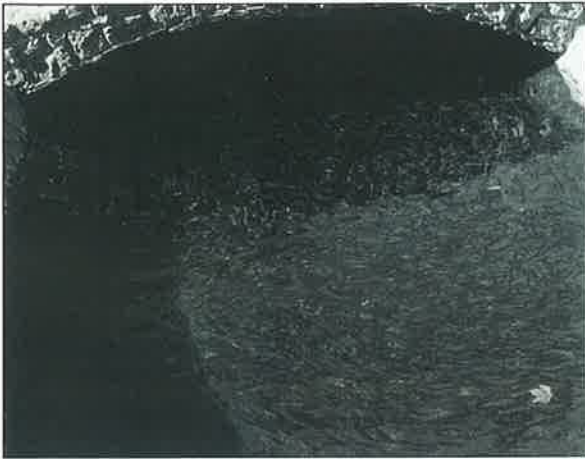
En el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se inicia la puesta en marcha de algunas de las propuestas con-

tenidas en el Libro Blanco de la Acuicultura, cuyo texto definitivo se espera sea dado a conocer en breve plazo.

Entre estas propuestas dos merecen especial interés. Una se refiere a la fiscalidad de las empresas acuícolas en general y otra sobre fiscalidad específica del sector mejillonero. En el primer caso, un equipo del Departamento de Organización de Empresas de la Universidad de Málaga está realizando un estudio sobre fiscalidad comparada tomando como referencia los países del entorno. El segundo responde a una propuesta de los productores de mejillón gallego de cotización por módulos y no por el régimen general como hasta ahora. El Ministerio de Hacienda ha trasladado esta solicitud al MAPA, cuyos técnicos están evaluando el alcance de la misma.

Curso en la Academia Galega de Ciencias

Pontevedra acogió a mediados de septiembre un curso sobre acuicultura coordinado



por la Real Academia Galega de Ciencias y patrocinado por Caixanova. Intervinieron en el mismo los responsables en materia pesquera en los distintos ámbitos: autonómico, estatal y comunitario, junto a estudiosos y científicos.

El Conselleiro de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia, Amancio Landín, y Juan Fernández Otero, jefe de servicio de Acuicultura de la misma Consellería, hablaron sobre la acuicultura gallega, las especies ya industrializadas, proyectos y desarrollo social vinculado a los cultivos marinos, aspectos legislativos, fundamentalmente permisos autonómicos y pago de cuotas de la Seguridad Social, capacitación mayoritariamente femenina, planes marisqueros y su incidencia en la mejora de las rentas individuales, profesionalización y erradicación del furtivismo, etc.

Ignacio Arnal, jefe del área de Acuicultura del Instituto Español de Oceanografía, recordó que la acuicultura es de las pocas facetas pesqueras con posibilidades de crecimiento en el futuro y donde el control técnico es netamente español. No obstante este optimismo, alertó sobre algunos inconvenientes colaterales y recordó que la producción mundial crece a costa de las cosechas procedentes de China, extraídas principalmente en aguas continentales, cuya experiencia no es trasladable a la acuicultura española.



El eurodiputado Daniel Varela, presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, hizo un repaso a la normativa y a las subvenciones comunitarias relacionadas con la acuicultura y reiteró la disposición del Europarlamento de apoyar al sector legalmente y mediante planes de ayudas pluri-anales.

La vertiente técnica corrió a cargo de Antonio Figueras, del Instituto de Investigaciones Científicas de Vigo, y Alicia Estévez Toranzo, catedrática de Microbiología de la Universidad de Santiago. Figueras habló sobre la importancia de la investigación en materia de biología molecular y, a título de ejemplo, señaló la presencia de salmón genéticamente modificado en el mercado norteamericano. En este punto, precisó que España necesita establecer urgentemente criterios en el rodaballo para evitar la colonización de las

multinacionales extranjeras. Alicia Estévez se refirió también al cultivo de rodaballo, al desarrollo de vacunas eficaces actualmente explotadas industrialmente.

Finalmente, el profesor de Tecnología Pesquera de la Real Academia Galega de Ciencias, Francisco López Capont, señaló como uno de los aspectos fundamentales el de la alimentación "rentable". Recordó que España fabrica el 50% de las harinas de pescado para piensos y que el gasto en alimentación rebasa en algunas especies la mitad de los costes de cultivo.

Por añadidura, insistió, el mercado es cada día más exigente en la calidad de los piensos y con una creciente complejidad de formulación industrial, como lo confirman las nuevas "dietas de alta energía". ■

Mery Varona

VIII Congreso Nacional: acuicultura y desarrollo

La Consejería de Ganadería, Agricultura y pesca del Gobierno de Cantabria ha presentado ya un avance del programa elaborado para el VIII Congreso Nacional de Acuicultura que, en esta edición, se convoca en Santander, del 23 al 25 de mayo, bajo el lema "Acuicultura y desarrollo sostenible".

La elección de la capital cántabra para la celebración del Congreso es un reconocimiento implícito a la investigación marina que ha venido realizando desde 1886 la entonces denominada Estación de Biología Marina, primer centro español dedicado exclusivamente al estudio de los mares, integrado en el Instituto Español de Oceanografía desde 1914.

Desde los años treinta el centro ha realizado trabajos sobre cultivos de bivalvos y desde finales de los setenta desarrolla proyectos sobre cultivos de peces. Es, además, el primer centro en el que se realizaron ensayos de cultivo de rodaballo (1980, junto a la empresa Tinamenor, S.A.) y de besugo, (1985) y el primero en disponer de instalaciones para el cultivo de macrofitas.

El programa del Congreso tratará de ofrecer una visión actual de los problemas, el desarrollo y las soluciones que interesan a la industria, tanto desde el punto de vista

científico: genética, nutrición, patología, etc., como en los que afecta al desarrollo industrial: ingeniería, procesado, comercialización, etc., con el nexo común de la sostenibilidad de los procesos.

El primer Congreso Nacional se organizó en O Grove hace quince años. A lo largo de este tiempo España ha consolidado su liderazgo en la producción de mejillón y la de trucha se ha duplicado. El cultivo de peces marinos daba entonces sus primeros pasos. Actualmente la producción de dorada, lubina y rodaballo está consolidada. Paralelamente se ha desarrollado una industria auxiliar en alguno de cuyos segmentos España ocupa una posición de liderazgo.

Superados los retos relativos a la organización de la producción, optimización de los factores, aseguramiento de la calidad, que preocupaban en aquel primer congreso, las cuestiones que se debatirán en Santander tienen que ver más con la ampliación del abanico de especies cultivables, la sustitución del alimento vivo en las fases larvarias, el control zoonosanitario, la mejora genética o la competencia derivada de la globalización de los intercambios comerciales. Además del desarrollo sostenible, que será el tema transversal del VIII Congreso. ■

M.V.

IMPULSAMOS LA SEGURIDAD MARÍTIMA

CUANDO
LA MAR
PIDE AYUDA



España cuenta con 8.000 kilómetros de costas y 1.500.000 kilómetros cuadrados de zona de Búsqueda y Rescate en la mar, asignada internacionalmente a nuestro país.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima responde a las emergencias en la mar y vela permanentemente por el tráfico marítimo y por la protección del medio ambiente marino.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998/2001 cuenta con un presupuesto de 30.000 millones de pesetas, destinado a ampliar y mejorar una estructura operativa, que sólo en 1999 coordinó el rescate de 5.562 personas.

Salvamento Marítimo también es prevención y formación. El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos dispone de los equipos y simuladores más modernos, utilizados en 1999 por más de 7.740 alumnos.

*Formación, prevención, control, seguridad, respuesta;
un servicio público en beneficio de la comunidad marítimo-portuaria.*

RESPONDEMOS A LA LLAMADA DEL MAR

Emergencias marítimas: Canal 16 de VHF banda marina y 2.182 Khz en onda media. Teléfono 24 horas: 900 202 202



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA
MERCANTE

EL IMPULSO DE TODOS



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

MARÍA ANTONIA LUCENA

DIRECTORA GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



“Las nuevas tecnologías permitirán mejorar los servicios del ISM a los trabajadores del mar”



La señora Antonia Lucena Varea es la Directora General del Instituto Social de la Marina desde el pasado mes de junio. Primera mujer que dirige los destinos de este organismo en sus ochenta años de existencia, la Directora General ha estado trabajando intensamente, durante estos seis meses, en la definición de las líneas de lo que será su gestión al frente del ISM durante los próximos años. Todos sus proyectos pasan por ampliar la cobertura sanitaria y mejorar la gestión de las prestaciones de los trabajadores del mar, en consonancia con la política emprendida por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, cuyo objetivo es la mejora de la protección social.

La adecuación del Instituto Social de la Marina a las nuevas tecnologías; la puesta en servicio, el próximo año, del nuevo buque de apoyo sanitario y logístico, que sustituirá al ESPERANZA DEL MAR, que estará equipado con los mejores medios; la adaptación de los Convenios Bilaterales a la normativa comunitaria para acercarlos a la realidad laboral de los trabajadores que faenan en buques abanderados en otros países para que se beneficien de las mejores prestaciones posibles o la participación activa del ISM en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo para prevenir y reducir la siniestralidad laboral en el sector marítimo son sólo algunos de estos proyectos.

De todo ello y de sus impresiones sobre el trabajo que lleva a cabo el ISM en favor de la gente del mar, a la luz de los seis meses que lleva al frente de este organismo, ha hablado en esta entrevista concedida a MAR.

Pregunta.- Pasados ya cien días de su gestión al frente del Instituto Social de la Marina, ¿qué balance nos puede hacer del trabajo que realiza este Organismo para la mejora de las condiciones de vida y salud del colectivo marítimo-pesquero?

Respuesta.- Mi trayectoria profesional se ha desarrollado básicamente en un ámbito común al del Instituto Social de la Marina, que es el de la Seguridad Social. Ello significa que conocía la tarea que este Organismo venía desarrollando en la materia, así como, a grandes rasgos, otras actividades dirigidas al colectivo marítimo. No obstante, desde que tomé posesión como Directora General del ISM he tenido ocasión de ir, en cierto modo, descubriendo las realizaciones de la Entidad en materias diversas, los


El colectivo marítimo pesquero es consciente de que el trabajo que lleva a cabo el ISM se encuentra realmente dirigido a la mejora de sus condiciones de vida y trabajo, al tiempo que sirve también como organismo de enlace con otros ámbitos de la Administración.

programas de trabajo concretos, los proyectos existentes, etc., y debo decir que ese conocimiento me ha producido una impresión altamente positiva.

Me gustaría también añadir un elemento que, como apreciación un tanto subjetiva, he podido percibir en este tiempo: es

el de la identificación del colectivo marítimo con el organismo, la vivencia de que su trabajo se encuentra realmente dirigido a la mejora de sus condiciones de vida y trabajo y que, en muchos temas y cuestiones, sirve como punto de encuentro para concertar voluntades en ocasiones dispares, o como enlace con otros ámbitos administrativos de más difícil acceso por razones de organización administrativa. Creo que el Instituto desarrolla en la práctica una filosofía de actuación de cercanía y contacto con los administrados que, siendo un objetivo prioritario para toda la Administración Pública, resulta muy difícil de lograr en otros ámbitos.

P.- Según ha explicado en estas mismas páginas el Secretario de Estado, la Seguridad Social tiene que adaptarse a los cambios que está viviendo




la sociedad como consecuencia de la “revolución tecnológica”, ¿qué proyectos existen para el Régimen Especial del Mar en este sentido?

R.— Ciertamente la Administración tiene que ser uno de los motores que impulsen las nuevas tecnologías, y la Seguridad Social y en concreto el Instituto Social de la Marina tiene un importante paquete de proyectos en esta dirección.

Estamos en la actualidad elaborando un programa que adecúe la Entidad a la realidad de Internet, donde pretendemos volcar todo el conjunto de actividades, servicios y gestiones en la Red, entendiendo que la específica y amplísima cobertura social que gestiona este Instituto añade un muy importante valor cualitativo a este proyecto.

Existen también otros proyectos tecnológicos como incorporar a través del Sistema RED de la Tesorería General el total de la información de los trabajadores del Régimen Especial del Mar, lo que nos permitirá una significativa mejora en el trámite de las prestaciones económicas y, en especial, sobre los procesos de incapacidad temporal.

Por otra parte, cabe resaltar los avances en materia de comunicaciones, que permiten el seguimiento de los datos sanitarios, de importancia fundamental tanto para su correcta atención en momentos de urgencia desde el Centro Radio-Médico, los buques asistenciales y, próximamente, desde los Centros en el extranjero, como para la planificación de los aspectos preventivos de la actividad sanitaria. Pretendemos también seguir avanzando en nuestros equipamientos en telemedicina, de forma que desde los buques asistenciales pueda ser transmitida una información de los procesos de los pacientes, cada vez mayor, a centros especializados, como actual-



El Centro Radio Médico y los Centros Asistenciales en el extranjero se irán dotando con el mejor equipamiento tecnológico posible, tanto en materia de comunicaciones como de transmisión de datos médicos y de imágenes de los pacientes

La campaña de asistencia médica embarcada ha sido sucesivamente ampliada en los últimos años para adecuarse a las necesidades de la flota bonitera y se estudia su ampliación a otras flotas

mente se lleva ya a cabo con los electrocardiogramas, por ejemplo. Pretendemos que, en la medida en que los propios buques se vayan equipando con medios adecuados, podamos nosotros proporcionar atención, información e, incluso, formación a distancia con medios informáticos. Las nuevas tecnologías están presentes en el momento de acometer cualquier acción novedosa y estamos dispuestos a poner los medios necesarios para dotarnos de los equipamientos tecnológicos que nos permitan mejorar la atención que proporcionamos al colectivo marítimo.

Sin perder de vista una función no menos interesante de las nuevas tecnologías, como es su capacidad de acortar distancias, de mejorar la comunicación personal e institucional. En este sentido, aprovecho la

oportunidad para anunciar a los lectores de la revista MAR que asimismo podrán acceder a través de Internet a la edición digital de esta veterana publicación, que con tanta frecuencia es el primer punto de conexión de los profesionales del mar españoles con la realidad del país en general y de sus lugares de procedencia en particular.

P.— El ISM cuenta con un reconocido prestigio como organismo pionero en la atención sanitaria a los trabajadores del mar tanto en tierra como embarcados, ¿se van a adoptar nuevas medidas para seguir desarrollando esa asistencia sanitaria a los trabajadores embarcados?

R.— Esta consideración de la Entidad en la atención sanitaria a los trabajadores del mar se deriva, a mi juicio, del doble enfoque realizado de esa atención, desde sus aspectos asistenciales y desde los preventivos, tratando en todo momento de que ambas vertientes resulten complementarias, de cara a la mejora de las condiciones de salud de esos trabajadores.

En cuanto a nuestro equipamiento asistencial, debo mencionar, claro está, la puesta en servicio el próximo año del nuevo buque de apoyo sanitario y logístico que sustituirá al ESPERANZA DEL MAR, que se encuentra actualmente en construcción. Se trata de un buque moderno, equipado con los mejores medios y, lo más importante, diseñado desde su origen para las funciones que ha de realizar. Además de la mejora en la atención que actualmente presta el ESPERANZA DEL MAR, presenta como novedad su capacidad de llevarla a cabo, en caso de necesidad, en cualquier mar del mundo.

En los aspectos preventivos, son de especial importancia los proyectos de normas que nos encontramos tramitando para el desarrollo de las



actividades que nos encomienda el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar, siendo quizás las de mayor importancia las referidas al control de los botiquines de los buques y la puesta en marcha de los programas de formación sanitaria básica y específica para los tripulantes. He de resaltar en este capítulo que, con independencia de aquellos aspectos pendientes de regulación, nuestra actividad en este campo ha comenzado ya, desde el momento mismo de la publicación del Real Decreto, y se ha previsto, además, el refuerzo de las plantillas del personal del ámbito de la sanidad marítima en la costa, con el fin de asumir todas nuestras nuevas tareas.

P.- ¿Existe algún proyecto para mejorar el equipamiento técnico y modernizar tanto el Centro Radio-Médico, ubicado en Madrid, como los Centros Asistenciales en el extranjero con el fin de rentabilizar los avances en telemedicina?

“
Los trabajos de construcción del nuevo buque hospital “Esperanza del Mar” siguen realizándose de acuerdo con el calendario previsto y ya se han indicado los diferentes concursos para la dotación de los equipos necesarios”

R.- Sí, como le indicaba anteriormente, es muy importante para estos Centros dotarse con el mejor equipamiento posible, tanto en materia de comunicaciones como de transmisión de datos médicos y de imágenes de los pacientes. Téngase en cuenta la dificultad de tratar pacientes a distancia, como ocurre en el Centro Radio-Médico, o sin el apoyo de una estructura sanitaria compleja, como es el caso de los Centros Asistenciales en el extranjero. En este sentido, todos los avances que se produzcan en el campo de la transmisión de datos van a redundar en un mejor diagnóstico y consecuente atención.

P.- ¿Cómo marchan los trabajos de construcción del nuevo buque hospital “ESPERANZA DEL MAR” ?

R.- Los trabajos de construcción del buque siguen el programa inicialmente trazado, habiéndose producido hasta la fecha los distintos hitos constructivos establecidos en el contrato existente con la empresa Astilleros Juliana. Paralelamente, las cantidades previstas como inversión anual para el proceso de construcción están siendo ejecutadas con normalidad, habiendo alcanzado ya el total previsto desde el inicio de la construcción y hasta la finalización del presente año, de 1.750 millones de pesetas. Por otro lado, hemos iniciado ya los diferentes concursos para la dotación de diversos equipos del barco, con el fin de que sean realizados los suministros de los mismos en las fechas señaladas en el contrato que le mencionaba.

Igualmente, estamos ya estudiando las medidas de gestión precisas para que puedan llevarse a cabo unos periodos necesarios de simultaneidad en el servicio del ESPERANZA DEL MAR y del nuevo



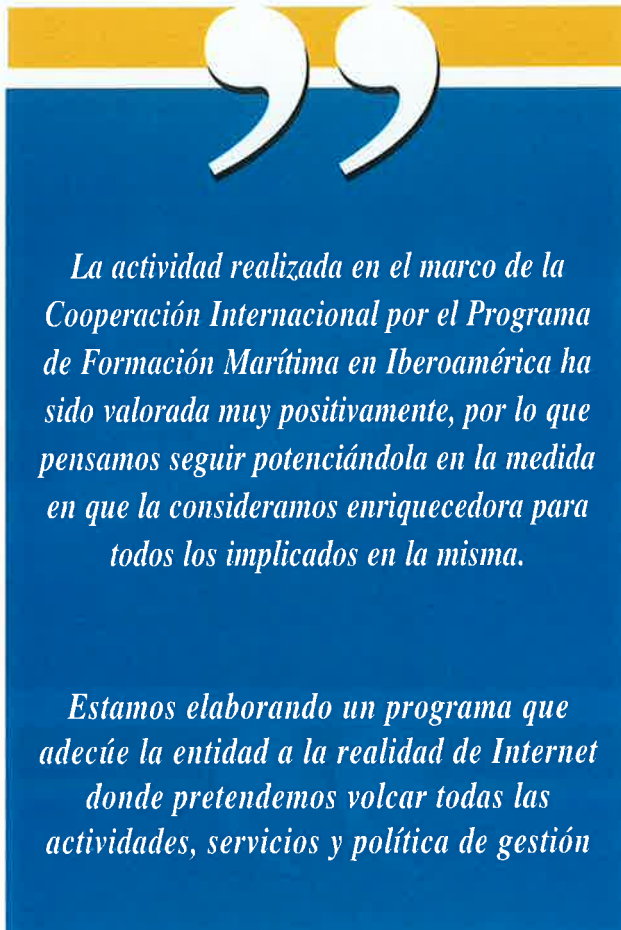
buque, así como para formar adecuadamente a la tripulación en las novedades que presenta este nuevo buque con respecto al antiguo.

P.- Uno de los grandes éxitos del Instituto Social de la Marina es la asistencia médica embarcada a la costera del bonito; ¿se van a ampliar este tipo de campañas en los próximos años?

R.- La campaña de asistencia médica embarcada ha sido sucesivamente ampliada en los últimos años, con el fin de adecuarse a las demandas y a las necesidades de la flota bonitera. Estamos estudiando de cara al próximo año la posibilidad de ampliación de la asistencia a otras flotas.

P.- En la pasada legislatura se inició en el ISM una nueva actividad que fue la de establecer programas de formación marítima con Iberoamérica, ¿se va a continuar con ella?

R.- Desde la apertura del centro de Formación Marítima de Bamio, ya se pensó, debido a las diferentes demandas de intercambio internacional que comenzaban a plantearse a la Entidad, que una de las líneas de trabajo de este Centro debía ser la de servir como Centro de referencia para estos intercambios. En consecuencia, se promovió la realización en el mismo de distintos Congresos, Jornadas y Seminarios para el debate de temas que afectan al sector marítimo y a sus trabajadores. Asimismo, a partir de un determinado momento se solicitó nuestra colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), que tenía iniciados en programas de cooperación en diferentes países para el desarrollo de los sectores pesqueros en los mismos. Nuestro trabajo en este campo pasó, pues, a intensificarse, habiendo participado en los últimos tres años en programas de la AECI en Venezuela, Perú, Ecuador y Ma-



La actividad realizada en el marco de la Cooperación Internacional por el Programa de Formación Marítima en Iberoamérica ha sido valorada muy positivamente, por lo que pensamos seguir potenciándola en la medida en que la consideramos enriquecedora para todos los implicados en la misma.

Estamos elaborando un programa que adecúe la entidad a la realidad de Internet donde pretendemos volcar todas las actividades, servicios y política de gestión

rruecos, estando en proyecto programas con otros países. La colaboración del ISM ha consistido en el aporte de técnicos para estudio de necesidades *in situ*; cursos de formación para responsables de la Administración de dichos países y para trabajadores del sector pesquero en los mismos, así como para docentes de centros de enseñanza pesquera; colaboraciones técnicas en aspectos concretos, etc.

Entre las últimas actividades realizadas hay que reseñar las Jornadas para el Análisis de la Pesca Artesanal, celebradas del 11 al 15 de septiembre de este año en el Centro Iberoamericano de Formación que la AECI tiene en Cartagena de Indias (Colombia), dirigidas a técnicos relacionados con la actividad pesquera de los diversos paí-

ses de Iberoamérica, con el objetivo general de contribuir a la mejora de las condiciones de vida del sector pesquero en esta zona.

Hasta el momento, la actividad realizada ha sido valorada muy positivamente, por lo que pensamos seguir potenciándola en la medida en que la consideramos enriquecedora para todos los implicados en la misma.

Respecto a los proyectos inmediatos concretos por los que me pregunta, le puedo mencionar la actividad programada para lo que resta de año. Cabe citar, por ejemplo, nuestra participación en un programa con Marruecos, mediante el que cuarenta profesores de enseñanzas pesqueras de dicho país se han formado en distintas materias, durante este verano, en el Centro de Bamio; actualmente se continúa la colaboración mediante el desplazamiento de tres docentes de Escuelas del Instituto a los Centros de Marruecos, con el fin de asesorar en la utilización de equipos de simulación para la enseñanza. Por otro lado, se ha celebrado en el mes de noviembre un curso, en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo, dirigido a responsables de distintos países iberoamericanos, para profundizar en las disposiciones de dicha Organización en lo que respecta a los trabajadores del mar; este curso se ha desarrollado en el Centro de Bamio y en el Centro de la OIT en Turín. Se encuentra, asimismo, próxima a definirse una colaboración en el marco de un programa de la AECI con Panamá, cuyo inicio, en lo que al Instituto se refiere, se llevará a cabo en estos próximos meses, mediante una reunión en Bamio de diferentes responsables en materia pesquera de la Administración de dicho país.

P.- Una cuestión importante para los trabajadores del mar es



su protección social cuando trabajan en buques abanderados en otros países, ¿cuál va a ser la política a seguir en materia de renovación y actualización de los Convenios para adaptarlos a lo establecido en el art. 14 TER.4, del Reglamento Comunitario 1408/71?

R.— Aunque como norma general rige el principio de la territorialidad (aplicación de la legislación del país cuya bandera enarbole el buque), el art. 14 TER.4 del Reglamento 1408/71 establece una excepción a dicho principio, y en función de esta posibilidad el Instituto Social de la Marina, tanto por propia iniciativa, como atendiendo a las demandas del sector, mantiene la siguiente línea de actuación: en los Convenios Bilaterales en vigor, siempre que se va a proceder a la revisión de cualquiera de ellos, se propone la inclusión de la excepción al principio de la territorialidad de la norma, y en la suscripción de nuevos Convenios Bilaterales, en todos ellos, en principio, se integra dicha regulación.

Actualmente, esta excepción está recogida en los Convenios Bilaterales de Seguridad Social suscritos con Brasil, Canadá, Chile, Marruecos, Méjico, Ucrania y Uruguay.

Por otra parte, en este mismo sentido se está tramitando o está pendiente de ratificación la modificación de los Convenios Bilaterales con Argentina, Australia, Colombia, Israel, Paraguay, Polonia y Suiza.

P.— **El ISM ha jugado un papel muy activo en el grupo de trabajo constituido en el marco de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, ¿en qué se van a materializar los trabajos realizados para que se reduzca la siniestralidad laboral en el sector marítimo?**

R.— A la Entidad se le encargó presidir un grupo de trabajo, compuesto por representantes de diferentes organismos e instancias, que estudiase la aplicación de la ley de

Prevención de Riesgos Laborales al sector marítimo. Dicho encargo fue realizado mediante la elaboración de un informe y la presentación a la Comisión de unas propuestas de actuación, propuestas que fueron aprobadas el pasado mes de junio. Estas propuestas de actuación, necesariamente generales, abarcan un amplio temario, que va a requerir nuevos trabajos parciales para materializarlas. En lo que afecta al campo de actuación de la Entidad hemos comenzado ya el estudio de las medidas a emprender, que esperamos que puedan ir concretándose en los próximos meses. Naturalmente, iremos proporcionando puntual información de los avances que se produzcan.

P.— **Finalmente ¿en qué situación se encuentra el proceso de transferencias de competencias del ISM a las Comunidades Autónomas?**

R.— En estos momentos se han realizado las transferencias de los servicios de asistencia sanitaria, servicios sociales, empleo y formación profesional a las Comunidades Autónomas de Valencia y Cataluña y de asistencia sanitaria y servicios sociales a las Comunidades Autónomas de Galicia, Canarias y País Vasco.

En los últimos meses hemos mantenido reuniones y proporcionado información para el traspaso de la gestión de la asistencia sanitaria, los servicios sociales y los programas educativos a la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como de las políticas activas de empleo a la Comunidad Autónoma de Canarias. No nos encontramos en disposición de concretar un calendario del cierre de los procesos iniciados, dada la variedad de circunstancias que se producen en las diferentes Comunidades Autónomas y en los propios procesos de traspaso. ■

CIENCIA Y ARTE de navegar

La muestra "Carlos V. La náutica y la navegación", organizada por la Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, expuesta en el museo de Pontevedra indaga en las relaciones entre ciencia, técnica, arte y poder durante la primera mitad del siglo XVI y el papel que jugó la Casa de Contratación en Sevilla como escuela de navegantes, donde el conocimiento acumulado desde la Antigüedad se contrastó y actualizó gracias a la evolución científica y a los mejores medios para dar respuesta a los problemas que presentaba el mar en los ámbitos pesquero, comercial y bélico.

La exposición, que se inauguró el pasado 28 de septiembre y que se podrá ver hasta el 17 de diciembre de este año en el edificio "Sarmiento" del Museo de Pontevedra, muestra el mar a través de las técnicas y los conocimientos que han hecho posible su dominio a lo largo de la historia.

El arte de navegar, considerado desde el siglo XV como una disciplina que enseñaba a los hombres a trasladarse de un puerto a otro, fue una de las primeras aplicaciones simultáneas de la ciencia y de la técnica.

La Casa de Contratación de Sevilla, fundada en 1503, fue un centro de enseñanza de estas disciplinas, donde impartieron sus conocimientos los más célebres navegantes y descubridores de la época. Su cátedra de Cosmografía y Navegación fue encargada de revisar y aprobar los textos de los tratados y el "seguimiento" de libros elementales para enseñar a los pilotos los rudimentos del arte de navegar. Esta labor di-

vulgadora de la Casa de Contratación propició la publicación de obras de Enciso, Alonso y Jerónimo de Chava, Medina, etc., cuyos trabajos tuvieron enorme difusión en la Europa de los siglos XVI y XVII.

Entre otras actividades, la Casa de Contratación estuvo encargada de registrar todas las representaciones cartográficas, que jugaron un papel decisivo para el comercio y los descubrimientos de la época.

Los cartógrafos, que trabajaron para esta institución realizando cartas de navegación, no sólo incluyeron en éstas importante información náutica, sino que añadieron, dando rienda suelta a su imaginación, motivos artísticos en la representación de los vientos, los accidentes geográficos, las ciudades, etc., que hicieron de ellas objetos de inestimable valor tanto náutico como artístico.

Las ciencias náuticas

La muestra, exhibida en dos plantas del claustro del edificio "Sarmiento", presenta en



■ En la Casa de Contratación de Sevilla impartieron sus enseñanzas los más célebres navegantes y descubridores de la época.

dos bloques los tratados originales que enseñaron a Europa a navegar y los medios náuticos utilizados durante la época del reinado de Carlos V. En la planta baja del edificio se exponen tratados impresos de Astronomía, Cosmografía y Náutica desde finales del siglo XV a mediados del XVI.

La cartografía cuenta en esta muestra con una excelente colección de raros y bellos ejemplares de los mejores profesionales de la época realizada

en el entorno de la Casa de la Contratación. Estas obras, llegadas de colecciones de todo el mundo, son el fruto del trabajo desarrollado por la Casa para mantener al día el Padrón Real, que es una especie de carta náutica universal donde los pilotos mayores y los cosmógrafos iban incluyendo cuantas observaciones y descubrimientos aportaban nuestros navegantes al rendir cada viaje.

Entre estas obras cabe destacar un ejemplar de la *Summa*



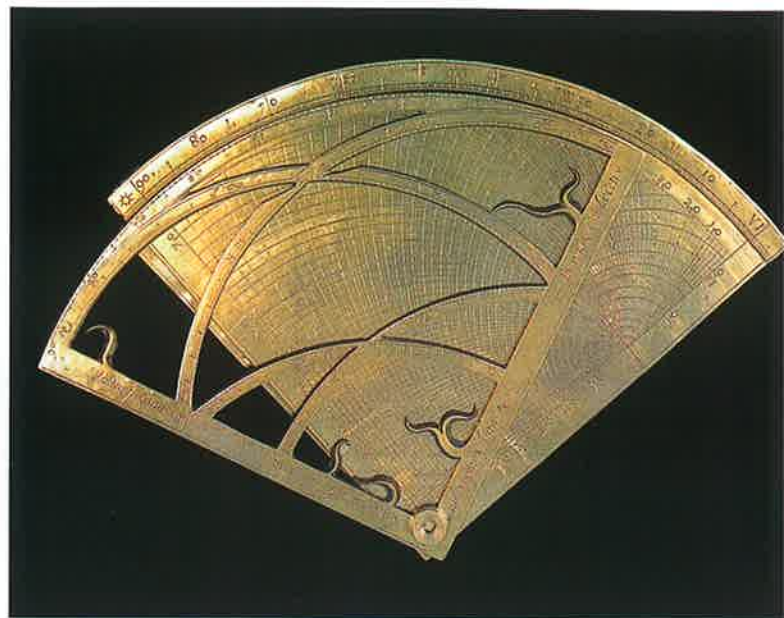
Mapamundi del atlas de Battista Agnese. e. 1540. Ms. The John Carter Brown Library. Universidad de Brown. Providence (EE.UU).

de *Geographia* de Martín Fernández de Enciso, que trata de todas las partes y provincias del mundo, en especial de las Indias. Y trata largamente del arte de marear juntamente con la "esfera", con el regimiento del Sol y del Norte. En la *Summa* no faltan los elementos de náutica.

Otra obra clave fue la del "cosmógrafo, piloto y maestro de hacer cartas y astrolabios y otras cosas para la navegación" Alonso de Chaves, uno de los hombres más importantes de la Casa de Contratación, que define su obra llamada *Espejo de navegantes*



Ballestina. Instrumento para medir alturas de astros y distancias celestes que se empezó a usar en la náutica en el siglo XVI. Museo Naval. Madrid.



Astrolabio del siglo XVI. Colección del Adler Planetarium. Chicago.

como: "obra muy utilísima y compendiosa en toda la arte de marear y muy necesaria y de gran provecho en todo el curso de la navegación, principalmente de España". La obra está dividida en cuatro partes. La primera trata sobre instrumentos de navegación y su uso; la segunda, sobre cosmografía y arte de marear; la tercera sintetiza la práctica náutica; y, finalmente, una carta en prosa describe la navegación entre España y las Indias, así como el litoral de las grandes y pequeñas Antillas. Este excelente trabajo de estrategia y logística en todo lo relativo al viaje y ubicación de las Indias fue entendido como tal por la Corona, que prohibió su impresión para que no llegase tan buena información a manos de quien intentara disputarle los beneficios reportados por las Indias.

La obra de Pedro Medina *El arte de navegar* (1554) supuso un hito por su cometido esencialmente docente. Buscó el autor la atención de un público más amplio, haciendo explicaciones cortas y asequibles e incorporando grabados xilográficos para llegar a lectores o escuchantes —como es sabido, muchas veces los textos en aquella época eran leí-

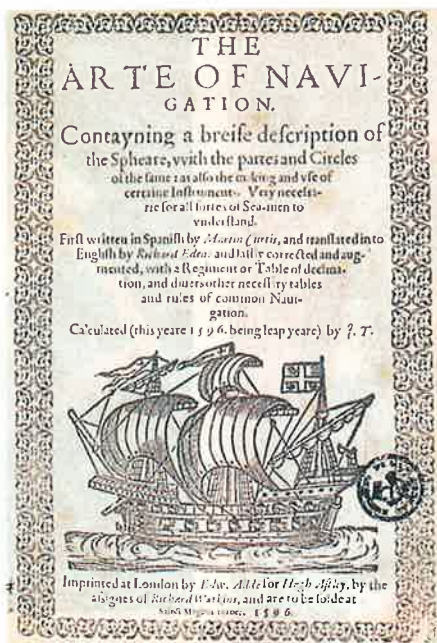
dos en voz alta ante un grupo de personas que no sabían leer— no avezados en la navegación o ni siquiera iniciados en todas las vicisitudes de las singladuras y derrotas.

El texto, estructurado en ocho libros, ilustra sobre el mar, los movimientos, la navegación, la previsión de tempestades, algunos fenómenos luminosos en los barcos (fuegos de San Telmo) y otras señales; los vientos, sus denominaciones y cómo sacar partido de ellos en la navegación; los vientos en las cartas y su utilidad para el piloto y el cartear. Además trata de la altura del Sol, sobre su cálculo por las sombras; el calendario, las reglas del Sol... Según Medina, en estas reglas "unas de las cosas más sublimes y de mayor entendimiento que en el arte de navegar hay es la altura del Sol, porque ésta enseña verdaderamente el camino que el que navega hace o ha de hacer. Sin esta altura los que navegan a zonas remotas y muy distantes no podrían hacer sus navegaciones ciertas si éstas faltasen".

La obra, editada en Valladolid, fue traducida en 1554 al francés, al italiano y posteriormente al inglés, holandés y portugués. Los textos de navegación publi-



Portada del *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina, 1563. Museo Naval. Madrid.



Portada de la edición inglesa del *Breve compendio de la sphaera y arte de navegar*, de Martín Cortés.



Portada del *Regimiento de Navegación*, con un gran barco adornado con las armas del Emperador.

cados en esta época están mayoritariamente adornados por mapas y cartas de navegación que cumplen una inestimable función para ilustrar los conceptos explicados en los libros. Además, estos mapamundi y cartas de navegación dan pie a que el autor los decore artísticamente para deleite de los lectores.

Por su belleza y sus particulares circunstancias merece la pena resaltar la carta regalada por Carlos V al cardenal Juan Salviatti, legado del papa Clemente VII, con motivo de la boda del monarca con la infanta Isabel de Portugal. Este hecho pone de relieve la importancia que las cartas de navegación y las obras náuticas tuvieron durante el siglo XVI. Ya que sí una carta sirve al monarca para ganarse el favor del Papa, a través de su legado, es evidente que su importancia sobrepasa lo meramente artístico y científico.

Instrumentos de navegación

En la primera mitad del siglo XVI España se convierte en una referencia en temas vincu-

lados con la ciencia y la tecnología, que ayudan a conocer y perfeccionar instrumentos náuticos como astrolabios, cuadrantes, ballestillas, relojes, agujas magnéticas, etc.

Estos instrumentos permiten conocer y mantener el rumbo, las distancias la latitud y longitud en la mar, y fueron posibles por la convivencia durante la Edad Media de las comunidades árabe, judía y cristiana, que durante el reinado de Alfonso X intercambiaron conocimientos que quedaron recogido en traducciones -especialmente del árabe y hebreo al latín-, que permitieron canalizar el conocimiento hacia Europa. En las universidades europeas, así como en las españolas, la Cosmografía y la Astronomía fueron disciplinas esenciales. Lovaina se erige el centro de la fabricación de instrumentos científicos durante la segunda mitad del siglo XVI.

Los instrumentos alcanzaron en esta época su esplendor al coincidir los avances matemáticos con el perfeccionamiento técnico, que produce objetos de gran belleza.

Transacciones comerciales

En la misma planta que los instrumentos de navegación se exponen textos que recogen información sobre la influencia del mundo marítimo en distintos ámbitos de la sociedad. Así se muestra el contrato de alquiler de un barco "pirlo" otorgado en 1554 por el mareante vecino de la villa de Pontevedra a favor de los hermanos Ribeyro, mareantes vecinos de Vigo.

Esta embarcación de pequeño tamaño, tripulada por cuatro remeros, se empleaba para pescar al cerco como embarcación auxiliar para trans-

porte y vigilancia del arrastre de la red. El alquiler de la embarcación se debe a que el elevado número de barcos que faenaban en la ría utilizando este arte reducía la cantidad de capturas, haciendo, por lo tanto, más rentable para el armador alquilarlo a los pescadores de rías vecinas. El contrato especifica la cantidad a pagar por el "pirlo" desde el 14 de marzo hasta el primer día de Santa María de septiembre. El barco y los aparejos, para caso de pérdida, están valorados en 38 ducados y cuatro reales de plata. El contrato se firmó ante el notario de la villa de Pontevedra y los arrendatarios tuvieron que presentar fiador.

También se muestran en la exposición dos protocolos notariales. Uno de obligación para el aprovisionamiento de madera para la construcción de un navío de tipo trincado de pequeñas proporciones que no solía superar las 40 toneladas. Este tipo de barco era la embarcación habitual para la pesca de la sardina utilizando el arte del cerco. Y el segundo es la venta otorgada del navío llamado "San Juan" por el precio de 75 du-

Las cartas náuticas y los manuales de navegación adquirieron tal relevancia en la época, que se convirtieron en moneda de cambio para obtener favores.



Nao cantábrica del primer tercio del siglo XVI. Mural de la ermita de Abañío, en San Vicente de la Barquera. Santander.

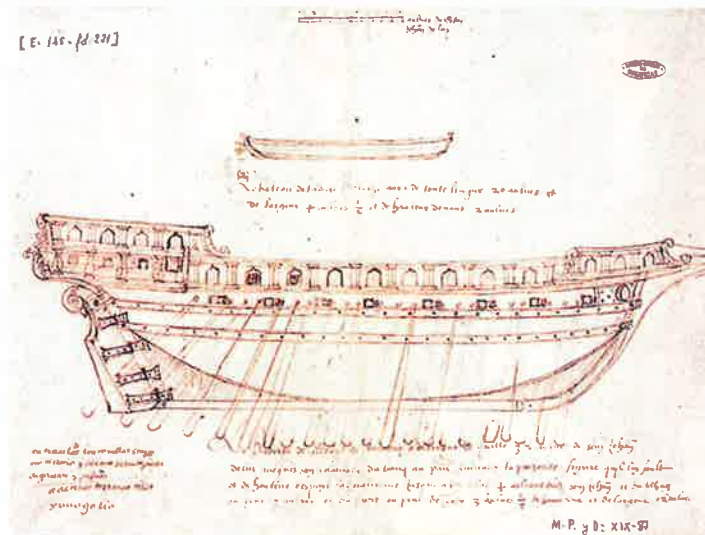
cados de oro, a pagar en doblones o ducados sencillos, y 33 reales de plata.

Otro documento recoge la Real Cédula a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla para que en la primera nao que se fletara para la Nueva España se lleven dos bombas de achique para probar su eficacia. Éstas fueron fabricadas por el cosmógrafo Diego Ribero.

Los documentos anteriores constituyen una fuente esencial para el estudio de la evolución histórica, social y económica de la villa de Pontevedra y, por extensión, de otras partes de nuestro litoral. Además, muestran ya los problemas de sobreexplotación de determinadas partes del litoral.

Construcción naval

La muestra exhibe también bellas reproducciones de barcos para mostrar el dinamismo experimentado en el campo de la construcción naval, desarrollo de sistemas de navegación y de estructura logística naval.



Galeón francés atlántico de mediados del siglo XVI.

La aplicación y el desarrollo de los descubrimientos geográficos, meteorológicos, hidrográficos y de los avances aplicativos en el oficio —teóricos, prácticos e instrumentales— permitieron este progreso. Y muchos de estos avances se obtuvieron en la primera mitad del siglo XVI, como lo recoge el singular documento de Diego García de Palacio *La Instrucción Náutica*, publicada en 1587, en el que se muestra el saber y la práctica de la navegación.

La obra, dividida en cuatro volúmenes, explica las materias teórico-prácticas de la náutica y la "cuenta y traza que ha de tener cualquier nao" de 400 toneladas. La teoría está ilustrada con figuras que muestran las proporciones de las naos, de la planta, sección trasversal, según la eslora, y tres figuras de través relativas a tres cuadernas maestras de la nao; también se incluyen en las explicaciones las formas y dimensiones de las velas cuadradas y triangulares que la apa-

rejan, así como las jarcias, las anclas y los cables.

El autor no olvida las cuestiones relativas al capitán, al maestre, al piloto y a la tripulación, ni de explicar las "partes necesarias y precisamente forzosas para buena administración y gobierno de las naves", que García de Palacio, en un alarde didáctico, expone en forma de diálogo entre dos amigos, un vizcaíno y un montañés. El último informa al primero que para navegar es preciso conocer el funcionamiento de la esfera y aguja de marear, el cuadrante del Sol, el astrolabio y la ballestilla, y realiza un largo recorrido en el que cita los avances en los distintos ámbitos de la ciencia y arte de navegar, que finaliza con el montañés diciendo: "Pues sin ello, a lo más común, ni se navegará bien, ni el que navega podrá tener buenos sucesos. Porque en estos tiempos más ayna faltan hombres experimentados más que atrevidos". Es evidente que el personaje de García de Palacio presenta un plan de estudios teóricos de la náutica.

La última parte de la exposición muestra la tendencia política centro europea del monarca a través de cuadros, textos, mapas que resaltan el componente marítimo durante esta época. La segunda planta del edificio "Sarmiento" se dedica al comercio, a las flotas de las Indias organizadas por la Casa de Contratación de Sevilla y a los descubrimientos geográficos en las costas de los océanos Atlántico e Índico.

La exposición "Carlos V. La náutica y la navegación" crea un espacio de interés para cualquier persona interesada en este campo, y es una forma excelente de descubrir una época pasada a través de la náutica y la navegación. ■

Jesús M Salamanca

La Exposición Conmemorativa fue inaugurada por S.M. el Rey Juan Carlos I

100

AÑOS DE SEGURIDAD SOCIAL



Su Majestad el Rey de España, Juan Carlos I, inauguró el pasado 30 de octubre, en el Museo Nacional de Antropología de Madrid, la Exposición Conmemorativa del Centenario de la Seguridad Social, evento con el que se han cerrado los actos que, con motivo de esta efemérides, se ha venido celebrando durante el presente año. Con esta Exposición, que ha estado organizada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, se ha pretendido rendir reconocimiento a todas aquellas generaciones de españoles que han hecho posible el nacimiento y la consolidación del actual sistema de Seguridad Social, que tuvo su origen en la promulgación de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900, primera manifestación jurídica de la protección social pública en España.

Según el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, "la Exposición pretende ser una muestra de todo un siglo de protección social y creo que refleja muy oportunamente la evolución del esfuerzo realizado por varias generaciones hasta dotarnos de un sistema de protección social moderno, en sintonía con el entorno europeo al que pertenecemos". Por su parte, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, ha señalado que "debemos estar orgullosos de nuestra Seguridad Social, tanto por su ya centenaria historia, que se explica en la primera parte de la Exposición, como por el hecho de que sea uno de los sistemas más avanzados y completos del mundo, que se presenta bajo el lema de la solidaridad intergeneracional y que, en la actualidad, constituye una realidad en pleno vigor, insertada en una sociedad que en nada se parece a la de hace cien años".



El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, acompañó en este acto a Su Majestad el Rey, al que mostró las distintas salas en las que se narraban la historia y la actualidad de la Seguridad Social. En la inauguración también estuvieron presentes el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, el Subsecretario del Ministerio de Trabajo, Marino Díaz Guerra, la Secretaria General de Asuntos Sociales, Concepción Dancausa, así como otros altos cargos del Departamento como los Directores Gene-

rales de la Tesorería de la Seguridad Social y del Instituto Nacional de la Seguridad Social, Francisco Gómez Ferreiro y Rafael Mateos Carrasco, respectivamente, y la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena.

Junto con los altos cargos del Ministerio de Trabajo, también acudieron a la inauguración el Ministro de Administración Públicas, Jesús Posada, el Fiscal General del Estado, Jesús Cardenal, el Delegado de Gobierno en Madrid, Francisco Javier Ansuátegui, la Secretaria de Estado de Pre-su-

puestos, Elvira Rodríguez, y el Secretario de Estado de Cultura, Luis Alberto de Cuenca. Asimismo, los agentes sociales estuvieron representados por el presidente de la CEOE, José María Cuevas, y por los Secretarios Generales de los sindicatos mayoritarios CCOO y UGT, José María Fidalgo y Cándido Méndez, respectivamente.

Desarrollo de la Exposición

La Exposición, que estará abierta al público hasta el próximo 22 de diciembre y es to-

talmente gratuita, consta de tres espacios bien diferenciados. El primer ámbito, de carácter introductorio, muestra una serie de ideas recogidas en diferentes documentos o pronunciadas por diversas personalidades en distintas épocas que ayudaron a configurar a lo largo del tiempo al actual sistema de Seguridad Social.

En este espacio se explica cómo la creación de la Seguridad Social es una creación europea reciente (últimos años del siglo XIX y primeros del siglo XX) y pese a su juventud es ya parte del "patrimonio histórico" de los países europeos y uno de los elementos fundamentales del "modelo de civilización" de esos mismos países. Y también relata cómo la transformación radical de la Seguridad Social se produjo en el centro del siglo XX y se vinculó a los devastadores efectos producidos por la Segunda Guerra Mundial en las sociedades europeas de ese tiempo y en los sistemas económicos de esas mismas sociedades, así como el importante papel que en su desarrollo desempeñó la Declaración Internacional de los Derechos Humanos.

En este espacio se incluye un panel en el que se recoge el cambio social que se ha producido en España en este último siglo, resaltando la evolución de la población total, la activa, la ocupada por sectores, así como la esperanza de vida que había a principios de siglo y en la actualidad (ver recuadro).

Tras explicar, en un soporte de paneles con distintos textos, los dos modelos históricos de Seguridad Social que han dado base a los actuales modelos existentes, es decir, el modelo Bismarck y el Beveridge, la Exposición se divide en dos sectores. El primero plantea un recorrido histórico por

100

AÑOS DE SEGURIDAD SOCIAL

el “nacimiento y desarrollo de la Seguridad Social en España”, y el segundo por, “la acción protectora hoy”.

Nacimiento y desarrollo

En la primera de las áreas expositivas los contenidos se centran en explicar el nacimiento de la Seguridad Social a partir de 1900 con la aprobación de la “Ley Dato”, que cambia de manera decisiva el concepto de la protección social del trabajador. Los soportes expositivos para hacerlo son reproducciones de la prensa de la época que hacen al visitante testigo de este cambio.

La Constitución aprobada por la II República (1931) marca el comienzo del periodo del desarrollo de los seguros sociales, que cobra especial impulso con el Fuero del Trabajo de 1938. Esta etapa se extiende hasta el año 1963 y, para explicarla, los responsables del montaje de la Exposición se sirven de grabaciones de la radio de la época y de reportajes del NODO que se reproducen en un cine simulado, haciendo así a los visitantes partícipes de los acontecimientos de la época.

En 1963, con la “Ley de Bases de la Seguridad Social” y las posteriores leyes de 1972 y 1974, se da un paso decisivo hacia el desarrollo y perfeccionamiento del Sistema de Seguridad Social. Así lo muestra la televisión con imágenes que trasladan al visitante a la España de la década de los 60 y 70.

El cierre de esta primera parte de la Exposición lo pone la promulgación de la “Consti-



tución de 1978”, que consagra a la Seguridad Social como un derecho constitucional y como una garantía de paz social, derechos que se han ido ampliando durante los últimos 20 años en leyes y en pactos sociales.

La acción protectora de hoy

En la segunda parte de la Exposición se escenifica la Seguridad Social en funcio-

namiento. La muestra se organiza en torno a un ámbito central en el que se explica cómo es la Seguridad Social y de qué forma se relaciona con sus asegurados. En este apartado, los visitantes pueden ver el funcionamiento de una oficina de la Tesorería General de la Seguridad Social, del Instituto Nacional de la Seguridad Social, hacer consultas reales sobre su situación personal y comprobar cómo la institución ha sabido adaptarse a las nuevas tecnologías.

Este espacio pretende explicar las prestaciones esenciales del sistema de la Seguridad Social a través de cuatro apartados. El primero el de la "Protección de accidentes de trabajo", donde se exponen aquellas prestaciones de prevención, curación y rehabilitación que ofrecen las Mutuas de Accidentes de Trabajo.

En el apartado "La protección de la salud" se informa sobre las prestaciones que ofrece el sistema nacional sanitario a través de imágenes de nuevos hospitales y ambulatorios y documentos de la asistencia médica en diferentes situaciones.

"Una política para los mayores" se centra en los servicios sociales a los que tienen acceso las personas de la tercera edad. Para explicarlo expositivamente se realizan una serie de proyecciones de imágenes de las actividades del IMSERSO y la información de pensiones de jubilación a través de terminales informáticos y guías personales.

En el último espacio, el de "Empleo y Formación Profesional", se exponen las cifras del crecimiento del empleo y la caída del desempleo y se facilitan los programas de formación y ayudas de la Administración para fomento del empleo.

EL ISM EN LA EXPOSICIÓN

El Instituto Social de la Marina cuenta con un importante espacio en la Exposición que conmemora el Centenario de la Seguridad Social. En la segunda área de de la misma, titulada "La acción protectora", en la que se muestra la Seguridad Social en funcionamiento, los responsables del ISM han presentado un audiovisual en el que se explican las tareas que lleva a cabo este organismo como Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar.

Tras hacer un recorrido explicativo sobre qué es y qué prestaciones realiza el Instituto Social de la Marina, el video hace especial hincapié en las actividades que se efectúan en el Servicio de Sanidad Marítima en lo referente a la asistencia sanitaria, tanto en su vertiente preventiva como asistencial, para que los trabajadores del mar embarcados reciban la misma cobertura que los de tierra.

Como complemento al audiovisual, en la zona de la exposición el ISM ha presentado una maqueta del nuevo "Esperanza del Mar", que se está construyendo en "Juliana Astilleros", junto con una recreación virtual de cómo será su interior. Asimismo, los visitantes pueden asistir a una consulta radiomédica a través de videoconferencia, tal y como se realiza habitualmente desde los barcos con el Centro Radio-Médico de Madrid, y conocer los contenidos de los botiquines que es obligatorio llevar a bordo de todas las embarcaciones.

Por último los interesados tienen la posibilidad de conocer el funcionamiento de un simulador de pesca y navegación, puesto que en la exposición está presente



una de las unidades transportables de las cuatro con que cuenta el ISM, y cuya misión es la formación de los trabajadores del mar en las nuevas tecnologías.

Este espacio expositivo del ISM ha tenido como primer visitante a S.M. el Rey de España, Juan Carlos I, quien acompañado del

Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps y la Directora General del ISM, María Antonia Lucena, pudo conocer las tareas que este organismo realiza para proteger y atender social y sanitariamente a la gente del mar.

100 AÑOS DE SEGURIDAD SOCIAL

Según los responsables de la Exposición, en esta segunda parte se observan los datos más actuales de la Seguridad Social hoy y la evolución de los últimos 10 años de estas prestaciones, antes de pasar al último espacio donde se recoge la financiación del sistema y la proyección del futuro.

Asegurar el futuro

Es precisamente con estas proyecciones con las que se cierra la Exposición. A tal efecto se tienen en cuenta los nuevos retos que para la Seguridad Social se derivan de la evolución demográfica, las transformaciones familiares, la influencia en el empleo de los avances tecnológicos y las migraciones, así como la aparición de nuevas formas de marginación social.

Para afrontar el futuro se postulan una serie de propuestas, tales como la necesidad de adoptar permanentemente el sistema de Seguridad Social a la realidad socio-laboral cambiante; mejorar el gasto social

N.º DE TRABAJADORES AFILIADOS Y EN ALTA EN EL SISTEMA

	Total
1990	12.587.800
1991	12.614.000
1992	12.234.096
1993	11.916.436
1994	12.109.602
1995	12.300.791
1996	12.534.661
1997	13.029.432
1998	13.816.294
1999	14.578.326
30 de septiembre de 2000	15.295.859



sin que afecte a la estabilidad conseguida; seguir desarrollando el Pacto de Toledo para, entre otras cosas, mejorar la solvencia del sistema e incrementar la solidaridad y lograr el equilibrio entre los gastos y las prestaciones. Sólo un crecimiento económico estable permitirá afrontar estos retos y mejorar la protección social de los españoles, tal es la conclusión final.

Tal y como han afirmado los Comisarios de la Exposición, Licinio de la Fuente y Antonio Chozas, "esta muestra pone de manifiesto la importante realidad que constituye hoy la Seguridad Social española, convirtiéndola en una de las más completas y avanzadas del mundo, tal y como queda reflejado en los distintos ámbitos de protección: accidentes de trabajo, salud, política de mayores, desempleo..., así como en la amplitud de su campo de aplicación que comprende todos los trabajadores por cuenta ajena, incluidos el campo y el mar, y los funcionarios públicos, así como los autónomos, los artistas, los toreros, el clero. Desbordando en muchos casos, en la protección, el puro concepto de trabajador". ■

Concha Hernández Carazo

España 1900-2000: El cambio social

	1900	2000
Población total	18.594.405	39.193.300
Población activa	7.483.100	16.723.090
POBLACIÓN OCUPADA POR SECTORES EN PORCENTAJES		
Agricultura y pesca	66,56	8,34
Industria y construcción	15,45	28,75
Servicios	17,99	62,91
Esperanza de vida hombres	33 años	75 años (1998)
Esperanza de vida mujeres	35 años	82 años (1998)

FICHA TÉCNICA DE LA EXPOSICIÓN

Título: "100 años de Seguridad Social".

Lugar: Museo Nacional de Antropología. Avda Juan de Herrera, 2. MADRID.

Fechas: 30 de octubre a 22 de diciembre de 2000.

Horario: De martes a sábados de 10 a 18 h. Domingos de 10 a 14 h. Lunes, cerrado.

Precio: Gratuita.

Organización: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Secretaría de Estado de la Seguridad Social en colaboración con la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo.

Coordinación: Comisario: Licinio de la Fuente, y Comisario Adjunto: Antonio Chozas.

Tipo de Exposición: Es una muestra de carácter interactivo en la que se combinan elementos estáticos, representados por paneles en los que se relata la historia de la Seguridad Social, con audiovisuales, recreaciones de época y presencia de responsables de dicha entidad que se encargan de explicar a los visitantes el funcionamiento actual de la misma como es el caso de la representación de una CAISS (Centro de Atención e Información de la Seguridad Social) o el del ISM, donde un facultativo del Centro Radio-Médico explica el desarrollo de una consulta a distancia.



Los armadores de altura quieren protagonismo en el ámbito nacional e internacional CREADA LA MAYOR ORGANIZACIÓN DEL SECTOR DE ALTURA

Los empresarios armadores de altura englobados en cinco asociaciones con implantación en Andalucía, Galicia y País Vasco han constituido la primera organización del sector de altura con la pretensión de lograr una presencia más activa del sector tanto en el ámbito nacional como en los organismos internacionales. La organización presidida por Senén Touza inicia su singladura con ánimo dialogante y espera que el proyecto atraiga a otras organizaciones de la pesca de altura.

El pasado día 26 de octubre se presentó formalmente en Madrid la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras (ONAPE), que agrupa a la Organización de Palangreros Guardeses (ORPAGU) y Productores de Pesca de Palangre (ORPAL), a las Asociaciones de Armadores de Buques de Pesca de Marín y Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANA-BAC), y la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (FAAPE).

Los empresarios armadores de altura agrupados en esta entidad, según informó su portavoz y presidente de la asociación de armadores de Marín, Senén Touza Ferrer, quieren tener "una presencia más activa del sector en los ámbitos nacional e internacional, que inciden en la actividad productiva desarrollada por los armadores de los sectores integrados".

Los armadores no entienden que las cofradías —constituidas como corporaciones de derecho público que actúan como órgano

de consulta y colaboración de la Administración en temas pesqueros— sean las representantes del sector pesquero en Europa. Según Touza, "en las instituciones europeas se acepta esta representación porque no fue entendida", y manifestó que los empresarios pesqueros no pueden estar representados en las instancias europeas por las cofradías.

Entre los objetivos comunes de los sectores integrados se encuentran la negociación sobre caladeros, el reparto de fondos estructurales, el precio del combustible y el acuerdo con Marruecos.

La entidad, por tanto, pretende la unificación de criterios y esfuerzos para afrontar la defensa de los intereses de las flotas integradas con garantía de



éxito en un momento en el que el sector extractivo español pasa, según Touza, una de las situaciones más delicadas. Especialmente en lo relacionado con las políticas que emanan de la Unión Europea en lo referente a consecución de acuerdos pesqueros que permitan a la flota la ubicación en caladeros adicionales o alternativos y la falta de peso específico y escasos resultados de la UE en los organismos internacionales de pesca como NAFO, ICCAT, etc.

Unidad y convergencia

Las organizaciones fundadoras de la nueva macro asociación engloban a una parte de

las asociaciones pesqueras de tres Comunidades y tienen como filosofía de funcionamiento consensuar las actuaciones. Los representantes de ONAPE esperan que su fórmula de trabajo basada en el consenso atraiga a otras organizaciones de productores, lo que permitirá en un futuro próximo tener una postura de unidad y convergencia de todo el sector en una organización empresarial.

La sede de la organización estará en Madrid y desde la capital se coordinarán todas sus gestiones. Por el momento los cinco miembros fundadores de la organización representan a una gran parte de las asociaciones pesqueras de tres Comunidades y cuentan con 531 buques, de los que 327 pertenecen a la Federación Andaluza, 21 son grandes atuneros congeladores del País Vasco, y 183 corresponden a la flota de tres organizaciones gallegas.

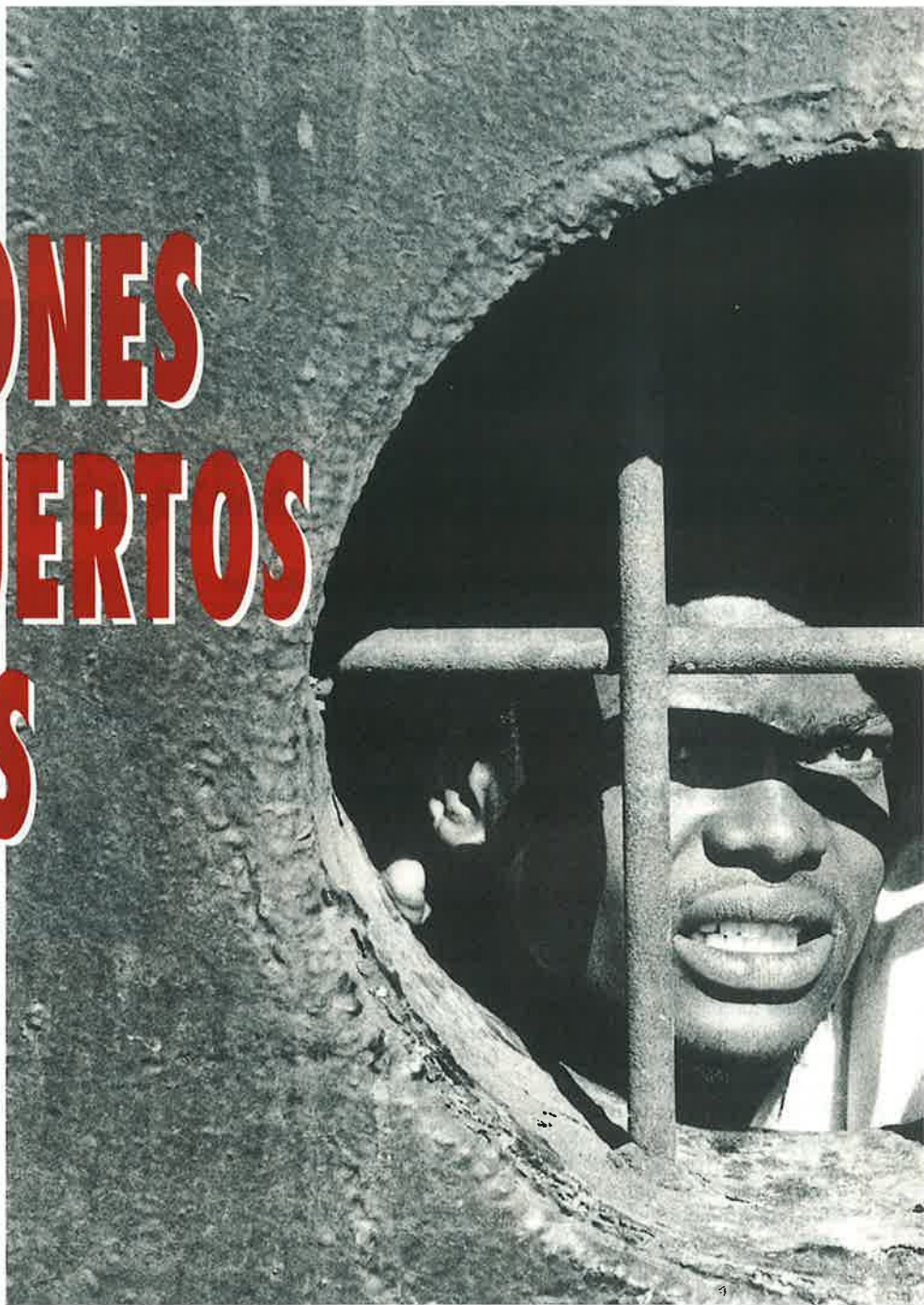
Por el número de buques, ONAPE se coloca como la más numerosa, aunque pasa a un segundo plano si se comparan la potencia o el total de registro bruto (TRB) de sus buques con los de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE), como se puede observar al contrastar las cifras de estas organizaciones de productores con la situación de la flota pesquera española, según las cifras aportadas por la UE en enero de 1998 (ver cuadro). ■

COMPARATIVA			
	N.º BUQUES	TRB	POTENCIA
ONAPE	531	68.556	255.301
FEOPE	359	118.000	337.800
TOTAL FLOTA	18.000	578.294	1.465.308

J.M.S.

AUMENTO DE POLIZONES EN LOS PUERTOS ESPÁÑOLES

El contingente de polizones detectados o desembarcados en puertos españoles, al huir de la guerra o la miseria de sus países del África subsahariana, se ha disparado en los últimos meses, hasta cuotas preocupantes, según estimaciones cruzadas de Interior, Cruz Roja, Ayuda al Refugiado, etc., que ha compulsado la revista MAR.





Hasta la misma Policía Nacional tiene indicios próximos de la existencia de una red de tráfico ilegal de polizones, al confesar (alguno de los detenidos y tripulantes del cargero) que llegaban a pagar "tres mil o cuatro mil dólares al capitán" por silenciar estos viajes a escondidas y no entregarlos en destino.

Hechos como éste, recientemente sucedidos en el puerto de Pasaia (Guipúzcoa), y otra cadena de indicios preocupantes en los puertos de Vigo, Gijón, Bilbao, etc., donde la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR) multiplica sus acciones, han llevado a autoridades y navieros a plantearse una salida definitiva o fórmula válida de repatriación.

La cruel e incierta travesía

Un goteo incesante de entrada de polizones está teniendo lugar durante los últimos años, en su mayoría jóvenes africanos (de Camerún, Gha-

na, Angola, Liberia, Costa de Marfil, etc.) que aprovechan los cargamentos madereros, principalmente, para instalarse en bodegas o los más insospechados rincones del buque, para alcanzar los puertos de España y Francia.

Semanas e incluso meses de incierta travesía permanecen ocultos hasta que la muerte o el hambre les detecta a los ojos de la tripulación, que debe en muchos casos actuar como policía y evitar disturbios o que se autolesionen o se tiren por la borda. La complejidad de la situación debe resolverse, legalmente, por las autoridades del barco, obligando a evitar las fugas y comunicar a puerto el incidente con la antelación debida. Casos de extrema precaución sobre este riesgo de accesos de polizones en puerto africanos que tocan, llegan a resolverlos algunos armadores con vigilancia contratada y perros que registran todos los escondrijos, ante la gravedad de las multas a asumir por cada viajero interesado.

La cifra de clandestinos africanos que huyen de la guerra y la miseria reclama un replanteamiento de las repatriaciones.

La Dirección General de la Marina Mercante sanciona con 30 millones de pesetas cada infracción en este capítulo, evasión o no aviso en plazo a las autoridades de puerto, y recaudó (por este rubro) más de 600 millones durante 1998. El Ministerio de Interior tuvo constancia oficial de la detección de 832 polizones en 1997, 936 en 1998, 536 en los primeros meses de 1999, y el más reciente (aunque no oficial) pálpito de Cruz Roja y Ayuda al Refugiado alude a que en los últimos meses crecen las cifras por encima del 60 por ciento. Y aún





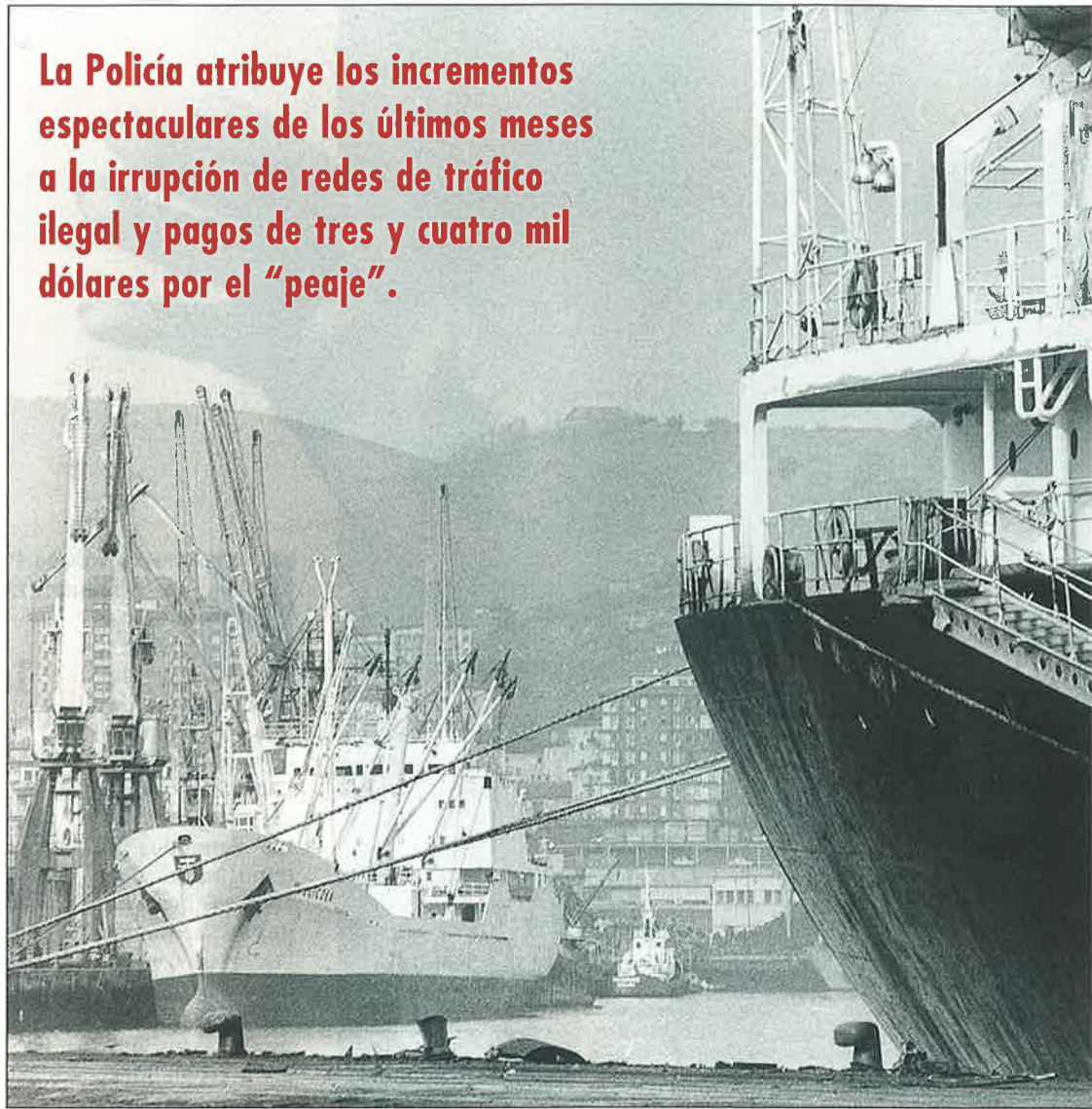
más complejidad añade al problema el hecho de que algunos polizones traen su respetable condición de refugiados de guerra, deambulan por varios barcos, puertos y países, o generan problemas de asistencia por enfermedades, autolesiones, etc.

En la inmensa mayoría de estos casos detectados nunca se trata de barcos españoles (las veinte multas de la Dirección General de Marina Mercante, durante 1998, afectaron a extranjeros y pabellones de conveniencia), pero el incremento de clandestinos a bordo ya preocupa a todos.

Dejar en tierra al "pasajero"

Los navieros han tenido que asumir los referidos costes suplementarios de la vigilancia

La Policía atribuye los incrementos espectaculares de los últimos meses a la irrupción de redes de tráfico ilegal y pagos de tres y cuatro mil dólares por el "peaje".



Hacia un espacio común de libertad en el 2005

La problemática completa de todo lo referido a la inmigración es la de la sensibilidad más preocupante del marco europeo, hasta el punto de que los Jefes de Estado y de Gobierno de la UE sellaron un compromiso en Tampere (Finlandia). Lo llamaron "Espacio Común de Libertad" y la fijaron una fecha: "el año 2005".

El Comisario Europeo de Justicia e Interior, el portugués Antonio Vitorino, se mostró partidario de "revisar el Acuerdo de Schengen hasta que se garantice la máxima libertad de circulación". La Comisión Europea ya ha encaminado varias iniciativas de inmigración y asilo con el Tratado de Amsterdam, firmado en mayo último.

Consultores independientes y de ONGs observaron, además, que "esto se cruzará en el camino (hacia el 2.005) con la ampliación de la Unión Europea, que sumará nuevos flujos migratorios", que habrá que hacer compatibles con "la seguridad, la lucha contra la criminalidad y la tutela jurisdiccional de la vida en la UE".

para que no se les instalen clandestinos, y aun estarían dispuestos a correr con otros gastos de asistencia, alojamiento y repatriación si (a cambio) las autoridades les permitiesen "dejar en tierra al pasajero", salvar todos sus problemas con el mando portuario correspondiente y eludir las fuertes sanciones económicas.

Para el director general de ANAVE, Manuel Carlier, "nos vemos obligados a hacer de policías, para lo que, comprensiblemente, no estamos preparados", lo que podría generar "situaciones límite". Semenjante situación de desbordamiento se les presenta a los abogados y expertos de la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR), cuyo representante en

el País Vasco, Javier Galparsoro, explica "la dificultad de los procesos, plazos, problemas de intérprete y documentaciones, etc., para reconducir las peticiones de asilo o los trámites inherentes a los sin papeles, mucho de los cuales han de ser reexpedidos a otros países europeos, singularmente Francia...".

El importante incremento de clandestinos a bordo de barcos, durante los últimos meses, hace creer a las autoridades policiales que pueda deberse a la mayor actividad de "las redes de tráfico ilegal de personas", para lo que se cuenta con los testimonios de capitanes y tripulantes. Los hay de todos los matices, desde los que confiesan "haber evacuado a polizones (en puer-



tos madereros de África) sirviéndose de perros y gases lacrimógenos”, hasta los que reconocen “un mercado negro del pasaje por el que se llega a ofrecer y pagar tres y cuatro mil dólares por cabeza”.

Existe, también, la común constancia de que “la cifra real de estos tráficos humanos permanece sumergida y sin cuenta de las víctimas o desaparecidos y ahogados, casi diez años después de aquel estremecedor alegato de lo ocurrido en el vapor Mac Ruby, con una matanza de ocho polizones en alta mar a palos y martillazos... —añaden fuentes de CEAR— al ser detectados cuando huían de Ghana a Europa, en un barco de bandera falsa”. ■

S. de Francisco

PROHIBICIÓN EXPRESA DE TRASLADO DE INMIGRANTES RETORNADOS EN BODEGAS-GARAJE

La Capitanía Marítima de Algeciras envió, el pasado 9 de octubre, una instrucción por escrito a las navieras y capitanes de los ferries que operan el Estrecho, en la que patentizan la prohibición del traslado de los inmigrantes retornados en las bodegas-garajes.

Tras sucesivas denuncias en el sentido de que algunos capitanes habían autorizado estos traslados de inmigrantes en autocares ubicados en los garajes, el titular de la referida Capitanía Marítima, Alfonso Marquina, clarificó lo que ya figura expuesto en el Convenio Internacional SOLAS para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, enmendado en 1997.

Pese a que el Ministerio de Interior costea un billete de cubierta para cada inmigrante ilegal repatriado, se han venido

El Gobierno anuncia mejoras de seguridad en los métodos de repatriación de ilegales.

produciendo este tipo de traslados irregulares, y ha sido la autoridad expresamente competente —Capitanía de Algeciras (Cádiz)— la que ha llevado a cabo la instrucción, en tanto el

Gobierno ha anunciado mejoras sustanciales y máximas garantías para los métodos de repatriación.

El Convenio Internacional SOLAS fue modificado a raíz de la catastrophe del “Estonia” (en el que fallecieron algunas de sus 912 víctimas, apesadas en las bodegas) y sustenta desde entonces esta prohibición, así como una sentencia del Tribunal Constitucional otorga al Capitán Marítimo su estricta vigilancia, al representar al Estado en la garantía de la vida humana en el mar.

Esta competencia pasó, en 1992 (por ley votada en el Parlamento), desde el Ministerio de Defensa al que hoy es de Fomento, con todo lo que se refiere a navegación, seguridad marítima y salvamento. La actual polémica levantada por estos hechos, el frecuente traslado de inmigrantes y policías que les custodian en las referidas bodegas-garaje de los ferries Algeciras-Ceuta, fue aludida por el portavoz del Gobierno, Pío Cabanillas (al término del Consejo de Ministros inmediatamente siguiente), que anunció “todas aquellas medidas de mejora sobre los métodos de repatriación de inmigrantes que no existan o que puedan aportar el máximo de seguridad y garantía”.

La Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía presentó denuncia de los hechos en el Juzgado de Algeciras, responsabilizando a la Subdelegación del Gobierno de Cádiz y a las navieras que operan en la Línea, y los Grupos Parlamentarios de Socialistas e Izquierda Unida dirigieron preguntas al Ministerio del Interior. ■

S. de Francisco

Los clandestinos y la nueva Ley de Extranjería

El art. 20 de la nueva Ley de Extranjería dice expresamente que “los extranjeros tienen derecho a asistencia letrada de oficio en los procedimientos administrativos o judiciales que pueden llevar a la denegación de su entrada en España o a su expulsión o salida obligatoria...”.

Para el Decano del Colegio de Abogados de Madrid, Martín Mingarro, este derecho (novedoso) a la asistencia letrada se les reconoce “a todos los clandestinos”.

Antes de la entrada en vigor de la nueva Ley de Extranjería, a los clandestinos se les expulsaba mediante la “devolución”, concepto que ya no figura en la Ley y que se cambia por el de “retorno”, regulado en el art. 56. Supone el reexpido del clandestino al punto de origen “en el tiempo posible” y, “si ello se demora más de 72 horas y con internamiento”, daría lugar a la asistencia letrada.

El nuevo texto legal sigue fijando como motivo de expulsión “la entrada en patera o cualquier otro medio ilícito”, pero exceptiona “el caso del clandestino que colabore con la Policía para desarticular las mafias, si ha sido víctima de una de ellas”.

LA INDUSTRIA EUROPEA DEMANDA A COREA ANTE LA OMC

La Comisión Europea ha pasado a la industria naval el espinoso asunto de denunciar al Gobierno de Seúl ante la Organización Mundial del Comercio (OMC) por las subvenciones y falsos precios con que operan los astilleros coreanos, después de que, durante varios meses, fracasasen las amenazas de Bruselas a Seúl y la petición de que el Korea Exim Bank vigile los contratos de exportación y los precios, que no respetan los "valores normales" de la Organización Mundial del Comercio.

Desde abril último no se ha movido ficha en la guerra del "dumping" entre Bruselas y Seúl, y ahora la Comisión Europea dice que lo intente la industria naval, con su pleno respaldo, pero lo cierto es que se ha perdido el tiempo y Corea, entre tanto, tiene sus astilleros llenos hasta el año 2.003 y aspira a construir buques de mayor valor añadido, es decir, la clientela natural de los empresarios europeos del sector.

Seis meses después, el mismo mercado opaco

El pasado 10 de abril la Comisión Europea alcanzó un paquete de acuerdos con Corea del Sur en orden a la clarificación de aquel mercado de construcción de buque, reiteradamente acusado por los comunitarios de prácticas de "dumping". Esta actitud desleal y atentatoria contra los principios de competencia había permitido a los astilleros coreanos subir sus ventas en flecha, a base de hacerlo por debajo de costes y tomando subvenciones públicas opacas, e incluso procedentes de ayudas del FMI y Banco Mundial para otros rubros.

Bruselas decidió plantear un ultimátum, desde aquella fecha, para que los astilleros coreanos clarificasen contratos y precios y su mismo Gobierno de Seúl hiciese un seguimiento exhaus-

tivo de las exportaciones de este sector. Pasados dos meses de aquel principio de acuerdo, Bruselas ni recibió datos de su homólogo de Seúl (que se había comprometido a dejar sus intervencionismos públicos) ni los astilleros presentaron evidencia alguna de haber subido sus precios, a lo menos, hasta la nivelación total de costes.

Mucho peor aún, los astilleros coreanos siguieron aumentando carga de trabajo, y tienen sus gradas llenas hasta el año

► Bruselas fracasó frente al gobierno de Seúl, mientras los coreanos ganaron tiempo y carga de trabajo hasta el 2003.

► Bazán se reordena hacia el alto valor añadido, como astillero civil-militar integrado al que el Sureste asiático no podrá establecer competencia ni subterfugios.

2003, por lo que han ganado tiempo y dinero, mientras varios países de la Unión Europea –como España misma– demoraron sus demandas más rígidas, ante el anuncio de que la Comisión Europea lo haría por su cuenta y la de todos.

En resumen, seis meses después, Corea presenta el mismo mercado opaco y aún más beligerante competencialmente frente a Europa, pues ha hecho una espectacular taquilla en los últimos años y se propone ganar cuota a nuestra industria, ofreciendo (también a precios de "dumping") barcos de mayor valor añadido.

Bruselas pasa la denuncia a la industria naval

La Comisión Europea ha reconocido a los empresarios de nuestro sector que las negociaciones con el Gobierno de Seúl y el Korea Exim Bank han fracasado por falta de voluntad real de éstos para clarificar contratos y exportaciones, y los astilleros surcoreanos se resistieron (desde un principio) a subir sus precios siquiera fuese hasta el nivel de los costes productivos propios.

En, un palabra, seis meses después ha de ser la industria naval europea la que retome el expediente de denuncia y plantee a la Organización Mundial del Comercio hasta qué punto Corea del Sur defrauda las normas OMC de competencia, que se asientan en el principio del valor normal de los precios ofertados.

Y la industria naval europea recibe este encargo, bastante envenenado, precisamente en el peor momento de sus carteras de pedidos y con la fecha encima del 31 de diciembre próximo, en que



se acaban las ayudas a la producción. Los empresarios han recibido el respaldo de la Comisión Europea para plantear la denuncia, pero si han sido cautelosos en un primer momento en que Bruselas tomó el tema para sí, ahora están en la convicción de que Corea del Sur no ha hecho más que "ganar tiempo". Y además, "perdidas las ayudas a la producción de barcos europeos" –añaden– "sube más aún nuestro diferencial de precios respecto al Sureste asiático y Corea se hará incluso con más contratos de los que antes elegían la construcción europea".

Las autoridades españolas siempre fueron escépticas sobre la gestión que la Comisión Europea iba a demandar al Gobierno de Seúl, y, durante todo este



tiempo perdido por Bruselas precisamente España ha sufrido denuncias de la Comisión Europea a la SEPI por una inyección de 10.000 millones de pesetas a Astilleros Españoles, para mayor paradoja. El mismo presidente de la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), Pedro Ferreras, ha sostenido reuniones con el comisario de la Competencia UE, Mario Monti, por otros asuntos de créditos fiscales (de 18.000 millones de pesetas) en que se acusa a España de no recuperar y que nuestro país tiene impugnados ante el Tribunal de Luxemburgo.

En suma, un conjunto de despropósitos para el sector español de astilleros, ahora reagrupado en Bazán, cuyos más de 11.000 trabajadores y 12 centros de producción están naturalmente expectantes y en cierto modo desconcertados por el celo fiscalizador de Bruselas, hacia Europa misma, y por la laxitud con que ha permitido campar por sus respetos a la industria naval de Corea del Sur.

Competir en el segmento militar-civil de alta tecnología

Los planteamientos de futuro de Bazán responden a este modelo mundial de mercado que adultera la competencia desleal de Corea del Sur, pero mucho más a la previsión del fin de las ayudas UE, el exceso de capaci-

dad de producción y el descenso de los presupuestos militares en los principales países clientes.

Por encima de cualquier otra consideración, Bazán aspira a la rentabilidad al funcionar como un astillero militar y civil integrado, con tecnología de vanguardia y prioridad hacia el lanzamiento de nuevos productos de alto valor añadido, de los que el Sureste asiático nunca podrá ser competencia: la alta velocidad (ferries, porta-contenedores, rápidos y ro-ro) y una expresa atención al mercado creciente de buques de crucero (productos netamente europeos), así como los petroleros-shuttle de alta respuesta ambiental, en los que Bazán detenta el liderato mundial y la Unión Europea se propone un enérgico programa de renovación de flota.

La capacidad tecnológica adquirida por nuestra industria, que ahora mismo tiene pendiente el mayor contrato de su historia con la Marina de Noruega, designan a Bazán como líder en fragatas, submarinos, transporte de guerra, dragas etc., y el macro-contrato de Repsol-YPF para el naval españoles es otro argumento consistente para este tiempo de rodaje, historia y futuro, por encima de lo que pronto quedará en anécdota referida a este viejo contencioso con los constructores surasiáticos. ■

S. de Francisco

Un antes y un después del 31 de diciembre próximo

Toda la materia de construcción y reparación naval mercante en la Unión Europea, Directivas y Reglamentos, pivotan en un antes y un después del 31 de diciembre de 2000, según el acuerdo suscrito en 1994 por la OCDE, de manera que finalizan -con el presente año- las prórrogas concedidas a las primas a la construcción naval.

Queda instalado así un nuevo marco de competencia en el sector naval, a partir del que ya no se concederán mas ayudas, como no se trate de las existentes en cualquier otro sector (para proyectos medioambientales, investigación y desarrollo, fomento regional, etc.) y algunas otras, excepcionales, para la financiación y reestructuración de las que habla expresamente el Reglamento 1540/98 de 29 de junio.

La normativa española que se aplica desde el 1 de enero de 1999 hasta el 31 de diciembre de 2003 establece que las primas de funcionamiento finalizan este 31 de diciembre y que las primas de reestructuración no superarán el 10 por ciento del valor base de los contratos.

Nuestros Avales del Estado (Orden de 9 junio 1999) que financiarán hasta el 27 por ciento del precio total del buque no han sido considerados como ayudas públicas por la Comisión Europea, y este favorable criterio de Bruselas permitirá no reducir este techo de ayudas a la construcción de buques nuevos o usados por empresas navieras domiciliadas en España.

Quién manda en la construcción naval Japón, líder; Corea y China, colocados

El nuevo escenario de la construcción naval mundial se alinea en la meta del milenio con un discutible favorito, Japón, y dos emergentes colocaciones que preocupan a la industria europea, Corea y China. Los últimos años han revelado un espectacular tirón de estos países asiáticos, que se encuentran con las gradas de sus astilleros llenas intentando pasarse a la oferta de barcos de mayor valor añadido, es decir, precisamente a lo que ha sido cuota o coto particular de los constructores europeos.

PAÍS	BUQUES TERMINADOS EN 1998 (Millones de CGT)
1. Japón	6,834
2. Corea	3,655
3. China	1,105
4. Alemania	1,086
5. Italia	0,789
6. Holanda	0,521
7. Polonia	0,518
8. Noruega	0,415
9. España	0,406
10. Estados Unidos	0,360

Fuente: AVVES Lloyd's Register of Shipping.

Y ésta es la principal amenaza que pesa sobre la industria de la Unión Europea, cuyas autoridades de Bruselas han hilado demasiado fino en materias de competencia y vigilancia sobre las ayudas públicas, mientras los asiáticos se valían de una panoplia de subterfugios para contratar a cualquier precio ("dumping") o prevalerse de ayudas públicas disfrazadas, incluso a veces procedentes de instituciones occidentales.

OFENSIVA COMERCIAL DE UNA TREINTENA DE ASTILLEROS EN LA "SMM'2000" DE HAMBURGO

La tecnología naval española se ha puesto de largo, comercialmente, en la Feria Internacional SMM'2000 que se celebró en Hamburgo los pasados días 26 a 30 de septiembre, con presencia de una treintena de astilleros de España, que fue país invitado de esta edición.

España aportó, como puntos fuertes de su ofensiva comercial, sus segmentos de carga, pesca y recreo, así como la industria auxiliar de equipos gestores de la navegación y apoyo a la pesca. El Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX) organizó esta presencia, que sus autoridades —señalaron a la "Revista Mar"— han consi­derado como "avanzadilla de la construcción naval pesquera de alta tecnología, en sus respectivas especialidades de uso".

El Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX) ha organizado esta presencia española en la Feria Internacional para el Transporte Marítimo y Tecnología Naval (SMM'2.000), al considerar este escaparate de Hamburgo como una oportunidad de nuestro país, en un sector que ha sido tradicionalmente exportador.

La etiqueta de construcción naval española alcanza actualmente 35 factorías de construcción y 16 de reparaciones/transformaciones, con repercusión en unos 50.000 empleos (entre directos e indirectos o inducidos) y una facturación que se situó en los 270.000 millones de pesetas en 1999.

En los últimos años, si algo caracterizó sensiblemente a la construcción naval española, fue el hecho de que un 85% de sus producciones van a clientes de otros países, principalmente los de nuestra área europea. El tipo de buques construidos y exportados por España en 1999 osciló entre los 3 petroleros "shuttle" para el Mar del Norte, 7 buques quimiqueros, 5 ro/pax ferries, 11 remolcadores de última generación y 18 pesqueros de alta tecnología en capturas y procesamiento en pesca.

Por la Feria SMM'2000 han desfilaro los más recientes aná-

lisis de las tendencias del mercado mundial, que revelan, precisamente en este último año, el desborde de Corea sobre Japón en el liderazgo mundial de buques nuevos construidos y, así mismo, los expertos visualizan a China como protagonista de un gran esfuerzo de crecimiento productivo en buques de pesca.

Electrónica y electrotécnica, en avance

El ferial de Hamburgo ha arrojado la conclusión —ya compulsada desde 1998— de que los sectores de la electrónica y la electrotécnica son los de más dinámico crecimiento al servicio de la construcción naval mundial. Mismamente, visto desde el porcentaje de espacio ocupado en los 65.000 metros cuadrados de la muestra, las instalaciones que ofertaron estos segmentos llegaron al 20 por ciento, mostrando los principales avances de automatización, control y seguridad de los buques.

Los navieros han reconocido expresamente que los nuevos procesos electrónicos, de apoyo a la navegación y a la gestión naviera integral, no sólo aportan seguridad, sino beneficios netos, y, otra constatación, que los buques anticuados —no portadores de estos medios electrónicos y electrotécnicos— llegan pronto a los límites de rentabilidad y han de ser sustituidos por nuevos, para



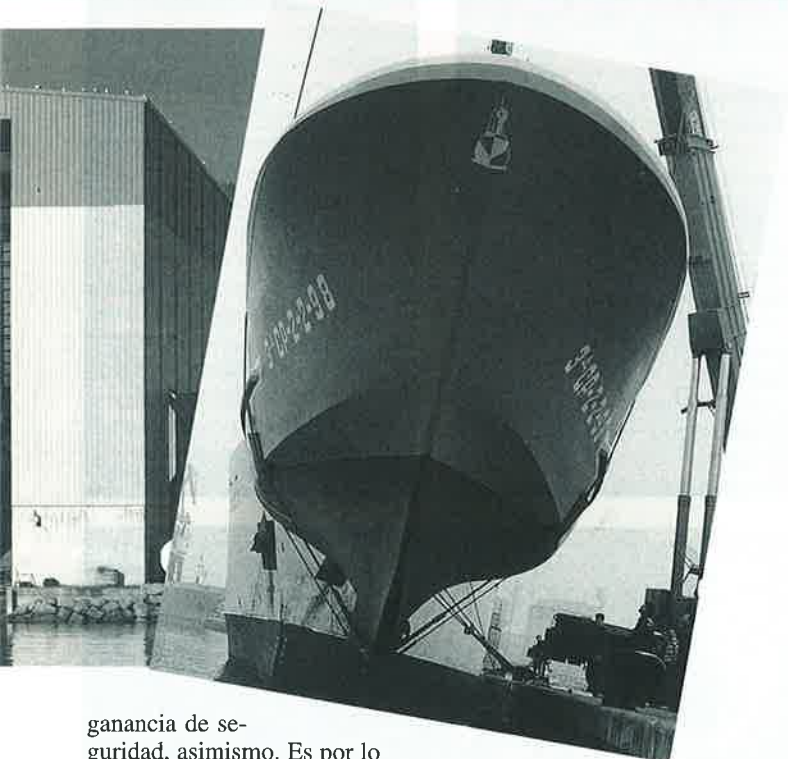
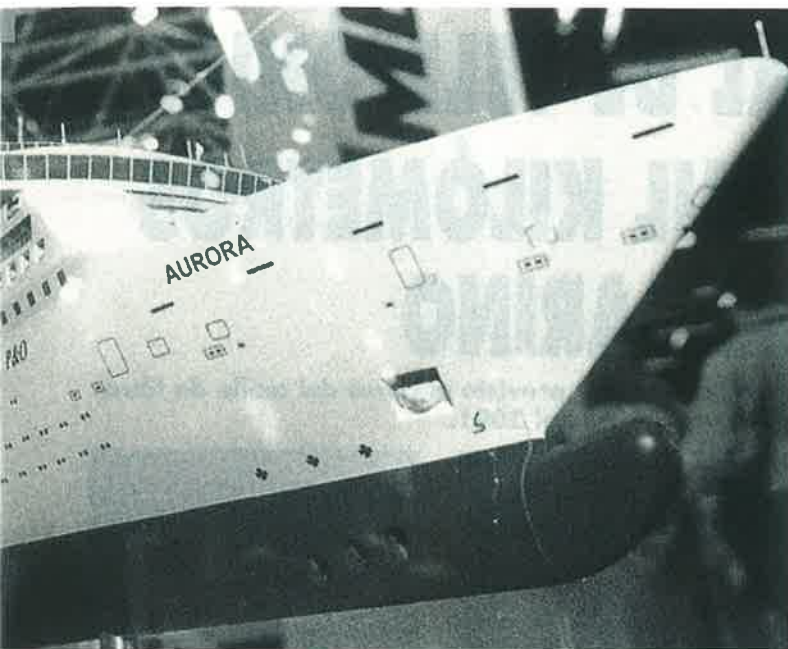
Tecnología pesquera, programa prioritario

España no en vano se ha hecho un líder europeo del sector marítimo-pesquero sino que pesará en el diseño de la Política Pesquera Común (PPC-1 enero 2003) como para hacerlo también en el negocio a la vista: construcción de buques de pesca.

La tecnología pesquera ha sido priorizada en el vigente Plan Nacional de Investigación y Desarrollo (1999-2003) con políticas horizontales hacia equipos y sistemas de navegación y apoyo a la pesca.

Los previsible acuerdos con la Unión Europea y Marruecos, la

búsqueda de nuevos caladeros, se solapan con un nicho de negocio exportador de los prototipos construidos por nuestros pequeños y medianos astilleros, a los que Bazán se ha sumado con lo mejor que hoy pesca por el Mediterráneo. Las primeras pruebas de rendimiento pesquero de estas embarcaciones revelan mejoras sobre el buque convencional de hasta el 50%, y, los consiguientes ahorros de manejabilidad y combustible. Algo decisivo, en un sector como el pesquero reclamado de afinar costes operativos generales.



ganancia de seguridad, asimismo. Es por lo que, entre mediados de 1998 y 1999, solamente, se botaron buques de nueva construcción por un tonelaje superior a los 38,8 millones de toneladas, y la flota mundial creció un 1,1 por ciento en ese mismo período, según datos allí explicitados por el Instituto Bremense de Economía y Logística Marítima.

Los principales analistas de mercado se refirieron, en la SMM' 2000 de Hamburgo, a que Europa acelera su crecimiento, Japón ha superado dos años de recesión y el Lejano Oriente supera los espasmos de su crisis económica,

La muestra internacional confirmó el crecimiento del mercado y la implantación de la electrónica en los equipos de seguridad y apoyo a la pesca.

• HALIOS: CUANDO EUREKA SE HACE A LA MAR

Ha sido un programa tecnológico internacional coronado por el éxito el que bajo el nombre de Halios embarcó unas inversiones globales de 3.600 millones de pesetas en tecnología pesquera desde los muelles generalistas de EUREKA. Fue su expresión naval para desarrollar equipos y sistemas avanzados, que han cuajado en prototipos de buques pesqueros, con el esfuerzo de España, Francia, Islandia, Reino Unido, Portugal Irlanda y Suecia.

Halios desarrolló un total de 21 proyectos, pero España se integró en 17 subproyectos y comprometió a 20 industrias de construcción naval y equipos auxiliares, que originaron unas inversiones próximas a los 2.100 millones de pesetas. El grado de compromiso inversor de las empresas españolas de este emergente sector quedó demostrado si se tiene en cuenta que las subvenciones oficiales se quedaron en 700 millones y hubo otros 460 en créditos blandos, por lo que el sector creyó esta vez en sí mismo y ha desplegado una dinámica de futuro inexistente hasta la fecha.

mientras Rusia y Suramérica aprecian signos positivos, después de algunos años sin pulso constructivo naval. Para decirlo en proyecciones, "el mercado de construcción naval mejorará entre un 5 y un 6 por ciento en el año 2000", de lo que ha sido buena prueba esta Feria SMM hamburguesa, que presentó a más de 1.100 expositores de 40 países.

Treinta constructores de España, país invitado

Para el director de Uninave, José Esteban Pérez, la presencia de España –en el Pabellón 1– ha respondido a su preselección como país invitado, y treinta de nuestros astilleros han mostrado tecnologías muy avanzadas, en diseño y equipos para toda la gama de carga, pesca y recreo, desde los off-shore hasta los remolcadores y embarcaciones auxiliares. ASTILLEROS ARMON, con tres instalaciones en el noroeste de la península, ya es uno de los europeos más activos en pesca. Los ASTILLEROS CANARIOS (ASTICAN) presentaron su atractiva oferta para reparaciones que, beneficiándose del excepcional clima de aquellas latitudes, permiten varar más de doscientos barcos/año. El re-

cién privatizado ASTANDER es un punto fuerte en conversión de buques de todo tipo. ASTILLEROS ESPAÑOLES presentó oferta de sus cinco instalaciones de nuevas construcciones (Sestao, Juliana, Astano, Puerto Real y Sevilla) y sus centros de reparaciones (Cádiz y Ferrol), al servicio de buques y artefactos off-shore ASTILLEROS LA PARRILLA mostró su tradicional prestigio en construcción para la pesca, y ZAMAKONA, la oferta específica de remolcadores y buques auxiliares de última generación.

BAZÁN ofertó su División de Carenas, en las tres instalaciones de Ferrol, Cádiz y Cartagena, de gran versatilidad en todo tipo de reparaciones, y, EURIPAR –la reciente agrupación de astilleros vascos (Balenciaga, Murueta y Pasaia)– presentó oficialmente su disponibilidad abierta a nueva construcción y reparaciones. UNIÓN NAVAL BARCELONA situó su oferta especializada en reparación y mantenimiento de buques de crucero, y a este mismo segmento dirigió su stand Unión Naval de Valencia, el mayor de los astilleros privados españoles. ■

S. de Francisco

emergia, FILIAL DE TELEFÓNICA, TIENDE VEINTITRÉS MIL KILÓMETROS DE CABLE SUBMARINO

Inaugurado el primer tramo de Buenos Aires, Sao Paulo y Montevideo y previsto el cierre del anillo de fibra óptica hasta Estados Unidos para mediados del 2001.

EMERGIA, la filial de cable submarino de Telefónica, tenderá un anillo de 23.000 kilómetros de fibra óptica en Latinoamérica y Estados Unidos, la región de mayor futuro en el campo de las telecomunicaciones de banda ancha y larga distancia, que espera tener cerrado para septiembre del próximo año 2001.

Será el primer servicio en la zona que permitirá el paso de internet, comercio electrónico, intranets corporativas, videoconferencias y telepresencias, etc., con conectividad ciudad a ciudad y características de vía de transmisión prácticamente inagotable por mucho que crezca la demanda. Funcionará con una potencia inicial de 40 gigabits/segundo. Fiabilidades superiores al 99995% y comunicará Latinoamérica Puerto Rico y Estados Unidos, y este anillo de fibra óptica representará una inversión de 900 millones de dólares y supondrá para Telefónica un punto fuerte de la expansión de sus negocios de la nueva era de las telecomunicaciones.

Primer tramo (Buenos Aires-Sao Paulo-Montevideo) ya en conexión

El pasado 22 de septiembre quedaron conectadas las ciudades de Buenos Aires, Sao Paulo y Montevideo por el cable submarino de fibra óptica, que es una primera respuesta a la creciente demanda de banda ancha en la zona, y este tramo ya permite el acceso abierto y con posibilidades de ampliación en los siguientes productos y servicios:

emergia vende capacidad a los proveedores internacionales de Internet y telecomunicaciones en los siguientes niveles de servicio:

- STM-1 (OC-3), equivalente a 155 Mb/s.
- STM-4 (OC-12), equivalente a 622 Mb/s.
- STM-16 (OC-48), equivalente a 25 Gb/s.
- STM-64 (OC-192), equivalente a 10 Gb/s.

Se ofrecerán longitudes de onda con coubicación de equi-

Trasmisión de datos a la velocidad de la luz

"Este sistema de cable submarino será un elemento clave para reforzar el liderazgo de Telefónica en América" señaló a la Revista MAR Antonio Viana, consejero de Telefónica Internacional, "y será un complemento de nuestra actual red de negocios en telecomunicación, pero así mismo creará un líder mundial de cable submarino."

América del Sur y América Central son las áreas del mundo con menos infraestructura de redes submarinas de fibra óptica, lo que pone a las claras el potencial de crecimiento de EMERGIA, que trabajará con Tyco Submarine Systems y TSSI, propietarias de una flota de barcos cable-

ros de primera clase, que se encargarán del tendido y mantenimiento, como ya lo hacen en más de cien países.

EMERGIA inaugura en la zona los servicios del Sistema DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing) de máxima capacidad para internet, tráfico de voz y datos disponibles a la velocidad de la luz. El sistema conectará a Estados Unidos, Puerto Rico, Guatemala, Brasil y Argentina (en la costa oriental) y Chile, Perú, Colombia y Guatemala (en la occidental), y, en combinación con la infraestructura terrestre de Telefónica, será "el de más alta capacidad de la zona y el de coste más bajo por unidad de circuito", añadió Antonio Viana.



pos para clientes con capacidades activadas superiores a un STM-64.

- **Precio.**

EMERGIA se compromete a proporcionar a sus clientes tecnología punta y un servicio personalizado a precios competitivos. Segmentación de productos y precios acordes a dicha segmentación, basados en el volumen de compra de cada cliente y la duración de su compromiso con **EMERGIA**, permitirán mayor flexibilidad y eficiencia en los precios.

- **Solidez financiera.**

Gracias a disponer de total financiación de su red, contando con un equipo de gestión de Telefónica líder en el mercado y con Tyco como suministrador estratégico.

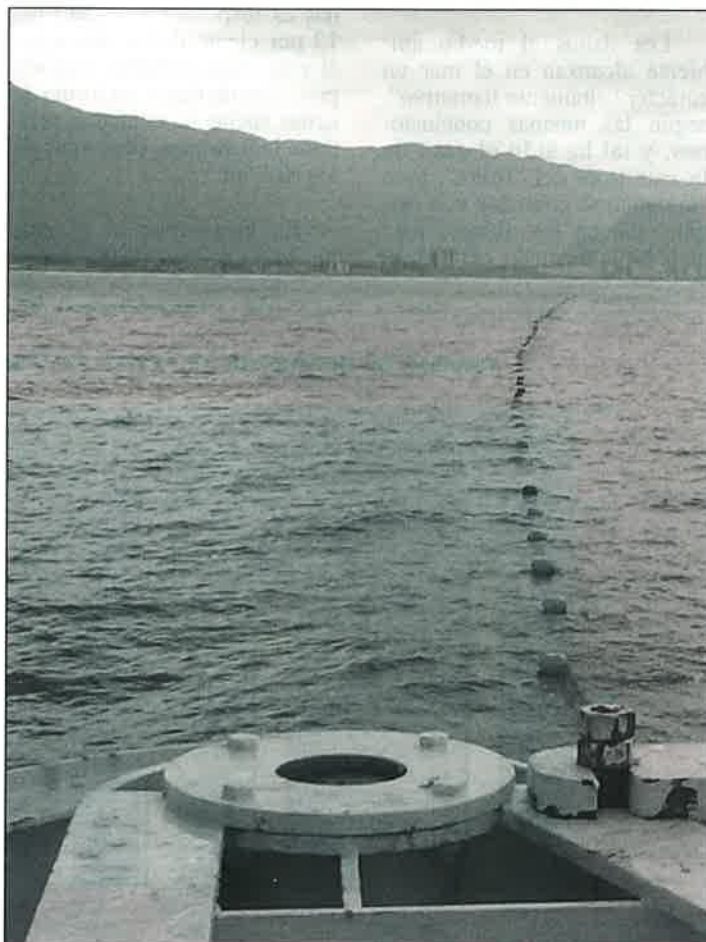
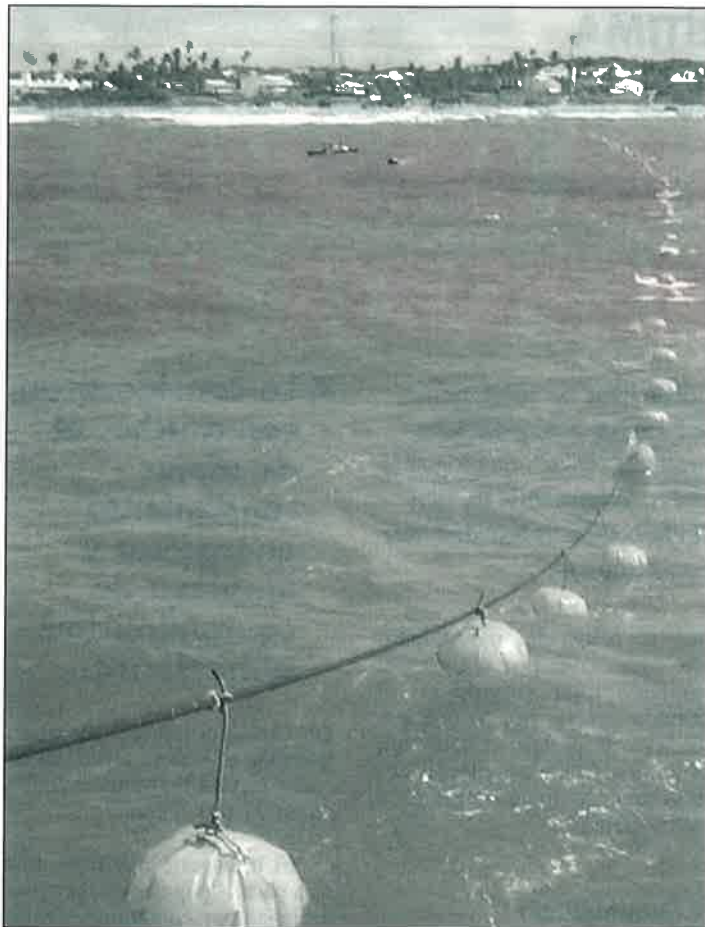
- **Servicio directo personalizado.**

La red terrestre y submarina de **EMERGIA** ofrece a sus clientes un servicio personalizado y directo basado en un acceso abierto y sin restricciones a su capacidad.

- **Gestión de red y clientes.**

Los centros de gestión y operación de red y los centros de atención al cliente proporcionan soporte y servicio personalizado 24 horas al día, para la provisión y supervisión del ancho de banda de cada cliente de **EMERGIA**.

Una segunda fase, a cerrar con el año 2000, conectará los servicios a Salvador, Bahía, Fortaleza, Puerto Rico, Florida y Guatemala y la previsión final de cierre del anillo completo (de 23.000 kilómetros) es para mediados del 2001, tras de lo cual quedarían asignados dos barcos, a ambos lados del continente, para la exclusiva operación y mantenimiento del sistema, que es el de anillo complejo autorrestaurado, cuatro pares de fibra e interconexión con todos los tipos de cable existentes en la región (Pan Am, Américas II, Atlantis II, Columbus III, etc.) y dos segmentos terrestres de fibra óptica. ■



Al mercado estadounidense desde los suelos marinos

Las enormes posibilidades del suelo marino nunca terminarán de sorprender hasta a los propios científicos y expertos en nutrición, pero tampoco dejan indiferentes a los financieros y conocedores de la nueva era de las comunicaciones globales, al presenciar cómo Telefónica (que ha hecho densos esfuerzos por entrar en Estados Unidos) va a terminar el asalto por cable submarino.

Su imperio tecnológico en la banda ancha y la infraestructura terrestre previa le permiten poner pie en Estados Unidos, precisamente a través de América Central y Suramérica, con conectividad entre las principales ciudades norteamericanas y tecnología Tyco y Nortel.

El cierre de este anillo de 23.000 kilómetros de fibra óptica, con presencia directa en Estados Unidos, deja claro que **EMERGIA** (Telefónica) se hace operador global y a un tiempo embajador extraordinario de la lengua española.

En el año 2002, en que se habrán liberalizado todas las telecomunicaciones en la zona, Telefónica dominará (desde los suelos marinos) el nuevo planeta de la voz, los datos e internet precisamente en el área de mas dinámica demanda y para bien del idioma español.

SEGURIDAD MARÍTIMA

La comisión de encuesta de la catástrofe del "Erika" eleva conclusiones

BRUSELAS DA APROBADO GENERAL AL TRANSPORTE MARÍTIMO

El Gobierno francés ha elevado a definitivas las conclusiones de la correspondiente Comisión de Encuesta que analizó las causas y consecuencias de la catástrofe del "Erika", de diciembre pasado, frente a las costas de Bretaña, y desprende de ellas que el transporte marítimo tiene "índices de siniestralidad muy bajos, pese a lo llamativo de sucesos como éste".

Las referidas conclusiones ofrecen aprobado general al sector transportista por mar, del que dicen "es una de las menos contaminantes actividades humanas, está reduciendo (más que ninguna otra) sus índices de agresión medioambiental, y es, con mucho, el de mejor rendimiento energético, por lo que presenta un prometedor futuro, al ser una infraestructura libre, gratuita y sin visos de saturación...".

Los expertos de la comisión de encuesta reconocen expresamente que "el transporte marítimo es, sin duda, el que es objeto de mayor normativa de seguridad internacional, procediendo la Organización Marítima Internacional (OMI) a una revisión constante de las leyes que son obligatorias en todos los mares, lo que no ocurre en ningún otro sector transportista con tanta eficacia".

Sobre esta actuación legislativa "actúa además el Convenio SOLAS (Safety of Life at Sea), al regular todos los aspectos de la construcción y la operación de los buques, con vistas a la protección de la vida humana en el mar". Para dar una idea de los bajos índices de siniestralidad respecto a las vidas perdidas en accidentes de mar, el grupo de expertos la minimiza casi hasta el 8 por ciento de las que se pierden anualmente en los accidentes de carretera.

El informe puntualiza también que "el transporte maríti-

mo se ocupa del movimiento de casi el 90 por ciento del tonelaje total movido en el mundo entero, por lo que sus índices de peligro o daño son mínimos, frente a cualquier coitejo que se haga respecto a otros medios".

Contaminación: culpas propias y ajenas

Los daños al medio ambiente alcanzan en el mar un carácter "altamente llamativo", según las mismas conclusiones, y tal ha sido el caso de la catástrofe del "Erika", pero "tampoco se contrasta con justicia que en los últimos diez años ha aumentado casi un 50

■ Lo consideraron, con mucho, el de mejor rendimiento energético y limpieza de contaminación atmosférica.

por ciento el tonelaje de crudo transportado, pese a lo cual se redujeron los derrames habidos en un 97 por ciento".

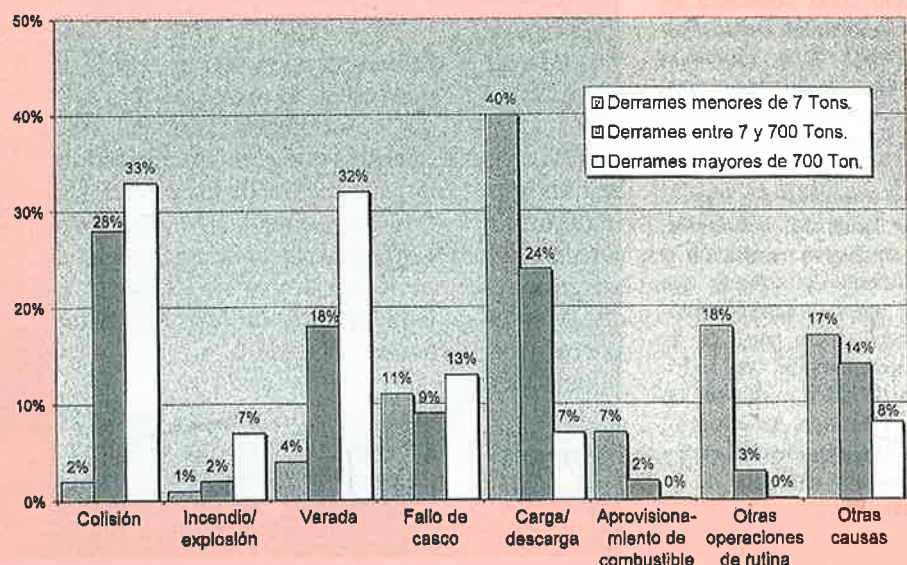
El transporte marítimo, por otra parte, "paga culpas propias y ajenas por contaminación de las aguas marinas, porque apenas es responsable directo del 12 por ciento de las descargas al mar, cuya inmensa mayoría proceden de tierra, en forma de aguas sucias de ciudades, residuos industriales, descargas de los ríos, etc."

La Organización Marítima Internacional (OMI), en su

papel revisor de los derrames procedentes del transporte marítimo (añade el informe) "revisa en la actualidad, precisamente, la vigilancia de las aguas de lastre de los barcos, las imprimaciones, pinturas de los cascos y todos aquellos materiales de uso que puedan generar residuos contaminantes. La toma de muestras y las vigilancias sobre este tipo de precauciones ambientales se hace efectivas doblemente, al ejercer las vigilancias el Estado que abandera (por un lado) y, por el otro, el Estado rector del puerto (Port State Control) al que accede cada barco".



CAUSAS DE DERRAMES DE PETRÓLEO (PERIODO 1979-1998)





Menos pero mejores buques y de más porte

Los derrames de crudo petrolífero han marcado una clara tendencia a la baja en los últimos años. Entre 1983 y 1998 el transporte marítimo de mercancías aumentó desde unos 3.090 millones de toneladas/milla hasta los 5.070, un 64 por ciento, pero sobre este balance de carga general aún es más significativo el referido al crudo petrolífero, en el mismo período de tiempo, por su reducción de incidencias.

Se transportaban por mar, en 1983, 11.212 millones de toneladas de crudo petrolífero, que ya fueron 1.945 millones en 1998, y en este período de dieciséis años se ha dado una sensible reducción de derrames, que han caído desde las 384.000 toneladas de 1983 hasta las apenas 10.000 de 1998. Dicho en términos porcentuales, el transporte marítimo de petróleo derramaba un 0,03 de lo transportado en 1983 y sólo un 0,005 en 1998.

Toda la flota mundial ha hecho un gran esfuerzo en materia de contaminación atmosférica, y sólo genera ya el 7% del total mundial de emisiones de óxidos nitrosos y el 4% del dióxido de azufre escapado a la atmósfera. Como causas más determinantes de esta mejora ambiental por mar se apunta a las significativas mejoras en el rendimiento de los motores, los

proyectos mejorados en el diseño de carenas y hélices, y el hecho mismo de que se utilizan menos pero mejores buques y de más porte. Se considera así que el transporte marítimo es, con mucho, el de mejor rendimiento energético, eficiencia y ahorro de residuos.

Ningún otro segmento del transporte mundial asume responsabilidades ambientales tan profundas y de una revisión constante como el Convenio MARPOL (Marine Pollution), desde las mismas normas constructivas del barco hasta las exigencias de tripulaciones, buenas prácticas de navegación y empleo de materiales. Aunque no se pondera la seguridad plena, de entre todas las activida-

des humanas, se salva como una de las más avanzadas la marítima.

Una batería de normas y buenas practicas

La regulación 26 del Anexo 1 de MARPOL requiere que todos los buques lleven a bordo un plan de emergencia de la contaminación por petróleo (SOPEP), que deberán seguir después de cualquier descarga accidental de petróleo, carga o combustible, ya desde 1992, pero mucho antes (1973-1978) la Convención MARPOL introdujo buenas prácticas, como el "load on top" y el lavado de tanques,

La disposición de tanques de lastre segregado, de las mismas fechas, así como los importantes avances en el diseño de separadores de aguas aceitosas y

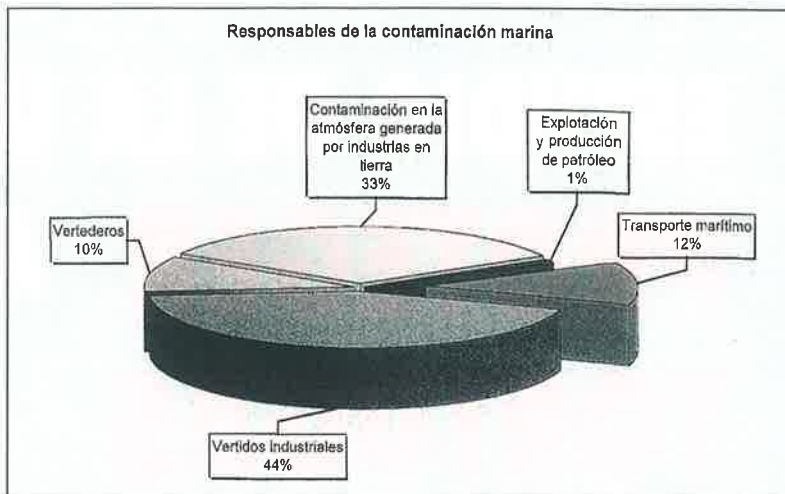
el control monitorizado de la descarga al mar, han sido hitos inseparables de esta constante reducción de los derrames de mar.

Curiosamente, la mayor parte de derrames de petróleo se traen como causa de maniobras rutinarias, carga, descarga, repostando, etc., y tienen lugar, por tanto, en puerto o en terminales próximas a la costa, siendo debidos los mayores derrames a varadas o colisiones. Igualmente, los incidentes graves o catástrofes son tan infrecuentes que, por ejemplo, en 1991 solamente hubo uno, pero fue responsable de la mitad del hidrocarburo derramado en todo ese año.

La international Chamber of Shipping (ICS) fechó en el reciente 1998 (ver cuadros) una plasmación de las responsabilidades por vertidos contaminantes al mar, que deja claro que el transporte marítimo (con el de crudo petrolífero y todo lo demás) apenas alcanza el 12 por ciento total, pese a los espectaculares aumentos/año del movimiento de petróleo.

MARPOL estudia actualmente una actuación concreta contra los fenómenos que perjudican la capa de ozono, una vez que las autoridades mundiales se sensibilizan por el calentamiento global prioritariamente, lo que afecta más a otras sustancias químicas procedentes de los incineradores de a bordo, más que la pura caustica del petróleo. ■

S. de Francisco



LA OMI QUIERE UN SECTOR LIMPIO

Con ser el sector más regulado y exigido de cuantos integran la actividad humana, el mercante recibe una oleada de legislaciones, lo mismo de la Unión Europea que de la Organización Internacional (OMI) anualmente, o a golpe de acuerdos o convenios interpaíses.

La próxima oleada (2001) vendrá del Comité de Protección del Medio Marino (OMI), que prohibirá el tributo de estaño en las pinturas antiincrustantes de los bar-

cos, o de las exigencias (Noruega las impulsa) del control de desguace, ante el que los barcos deberán llevar un inventario de materiales peligrosos.

En pleno desarrollo, ya tiene la Unión Europea la directiva que obliga a los puertos a tener instalaciones de gestión de residuos, y a todos los barcos, a hacer uso de las mismas. Se propende a un sector limpio, desde la construcción al desguace, para decirlo en palabras de los directivos OMI.

Proyecto para evaluar las capturas accidentales en el Mediterráneo

ESTUDIO DE LA UE PARA PROTEGER A LAS TORTUGAS MARINAS

Especialmente durante los meses de verano, el Mediterráneo Occidental es punto de encuentro de un importante número de tortugas marinas que, por su ecología y hábitos alimentarios, interactúan frecuentemente con diversas artes de pesca, lo que da lugar a numerosas capturas accidentales. Unas capturas que, además de suponer un grave perjuicio económico para los pescadores, pueden poner en peligro estas poblaciones al ser objeto, al mismo tiempo, de otras numerosas agresiones, como la progresiva eliminación de sus zonas de puesta por la urbanización de las playas mediterráneas. Para posibilitar su supervivencia, la Unión Europea puso en marcha el pasado año un proyecto -en el que participan España (a través del IEO de Málaga), Grecia, Italia y Francia- a fin de evaluar las capturas accidentales con palangre de superficie y arrastre de esta especie y así establecer las adecuadas medidas de conservación.



El pasado año, entre los meses de julio y diciembre, se contabilizaron 498 capturas de tortugas marinas en anzuelos para el palangre de atún blanco y pez espada.

Las Baleares y canal de Ibiza forman el área marina donde se produce la mayor concentración de tortugas marinas de todo el Mediterráneo. Aunque no existen zonas de puesta en las playas españolas, las características de estas aguas hacen que el Mediterráneo Occidental sea un

importante punto de concentración, sobre todo durante los meses de verano. De las cinco especies que están representadas en este mar, las más abundantes son la tortuga boba (*Caretta caretta*) y la tortuga laúd (*Dermochelys coriacea*). Esta abundancia también se refleja a la hora de las capturas accidenta-

les, ya que 496 tortugas boba y 2 tortugas laúd fueron contabilizadas entre julio y diciembre de 1999 por los observadores del IEO de Málaga que trabajan a bordo de palangreros españoles.

Hasta esta zona del Mediterráneo acuden dos poblaciones de tortugas, como explica a

MAR Julio Valeiras, biólogo, encargado de la coordinación de los observadores y de la recogida y estudio de los datos obtenidos, *unas que nacen y se reproducen en el Mediterráneo Oriental, y otras que nacen y se reproducen en Florida y llegan desde el Atlántico a través del Estrecho de Gibraltar.*



El área de investigación del IEO abarca toda la zona de pesca española de palangre de superficie de pez espada y túnidos en el Mediterráneo Occidental

Al ser una zona de aguas templadas y ricas en nutrientes, hasta aquí se desplazan también otras especies, como el atún y el pez espada, por lo que se establece esa interacción entre palangreros y tortugas (entre otras capturas accidentales) que preocupa a la Unión Europea, ya que se trata de una especie protegida en todos los países europeos e incluida en diversos acuerdos internacionales como "amenazadas o en peligro". El seguimiento sobre esta incidencia se viene realizando, de forma continuada, desde 1986. Ahora se trata, además, de ver qué se puede hacer para reducir estas capturas, para lo que se ha puesto en marcha el "Proyecto europeo para la evaluación de las capturas accidentales en las pesquerías de palangre de superficie y arrastre en el Mediterráneo".

El área de investigación del citado Proyecto de la Unión Europea —cofinanciado por la Dirección General de Pesca de la UE y los cuatro países mediterráneos de la Unión—, por lo que a España respecta, abarca toda la zona de pesca de la flota española de palangre de superficie de pez espada y túni-

dos en el Mediterráneo Occidental.

Primeros datos

El Proyecto, que tiene una duración de dos años, se ini-

ció en julio de 1999. Desde esa fecha y hasta finales de ese año, los observadores del Centro Oceanográfico de Málaga contabilizaron 498 capturas de tortugas marinas, siendo los meses de agosto y septiembre (con 144 y 157,

respectivamente) en los que se produjo el mayor número de capturas. De esta cifra, 293 lo fueron con palangre de atún blanco y 203 con palangre de pez espada, al igual que las dos únicas tortugas laúd que resultaron víctimas de esta pesquería. Cuatro tortugas habían muerto antes de su izado a bordo, capturadas con palangre de atún blanco (más profundo).

Según informa Julio Valeiras, 223 de estas tortugas pudieron ser izadas a bordo para la recogida de una serie de datos biológicos que van desde la medición del caparazón; la presencia, identificación y densidad de epibiontes (organismos adheridos); la presencia de contaminantes externos y el análisis del contenido estomacal a partir de autopsias en laboratorio de dos tortugas muertas. El que una tortuga no pueda ser subida a bordo depende de la imposibilidad de interrumpir las faenas pesqueras de izado del arte y, en un número considerable, al tamaño y peso de los individuos que dificultan su izado fuera del agua, ya que ello constituiría un riesgo mayor para su supervivencia.



Instituto Español de Oceanografía
Centro Oceanográfico de Málaga
EU DG XIV



Proyecto Europeo de Tortugas Marinas del
Mar Mediterráneo (EMTP)




COLABORA EN EL MERCADO Y ESTUDIO DE LAS TORTUGAS MARINAS

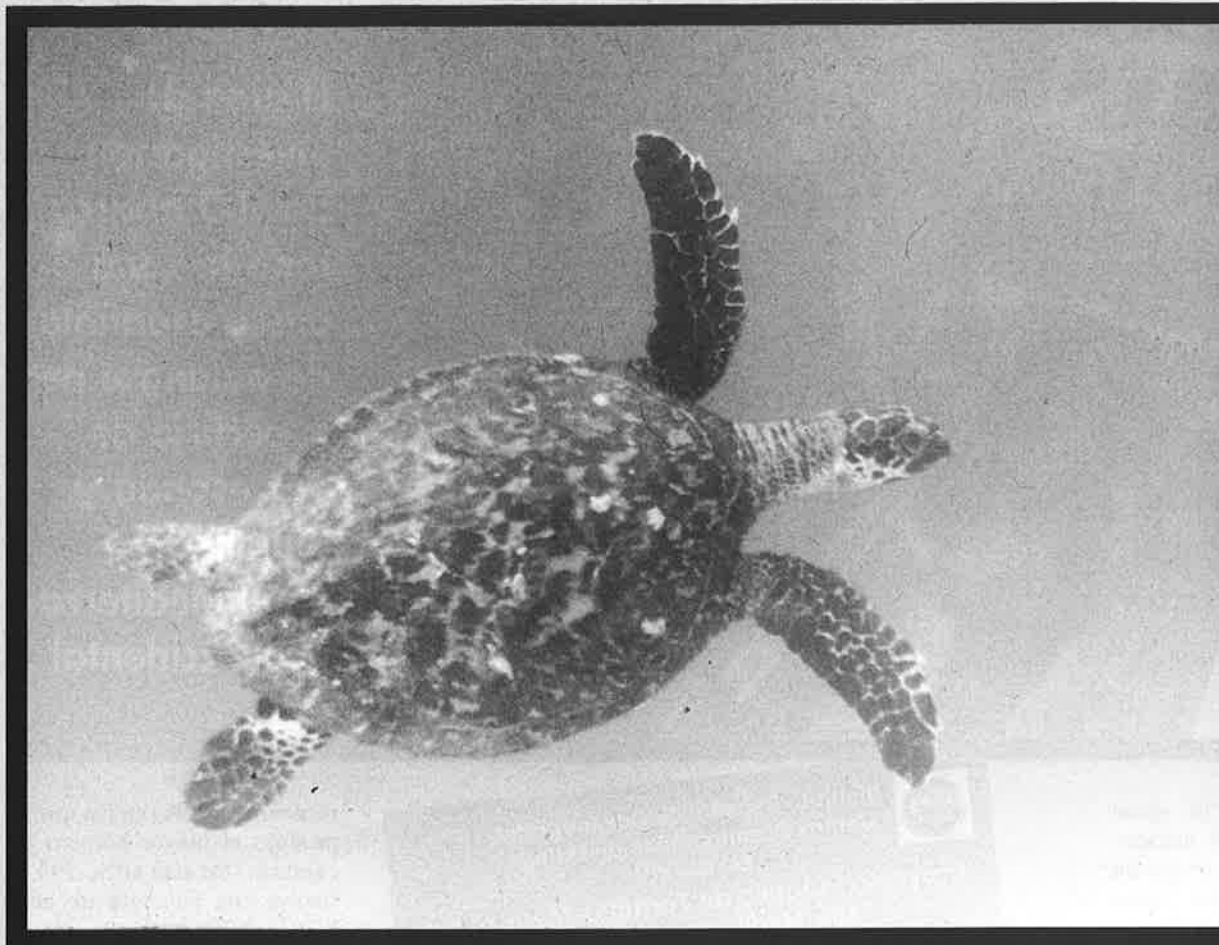
Si encuentra alguna tortuga con marca en una de sus aletas:

- apunte el número de la marca,
- tamaño de la tortuga,
- fecha y coordenadas de posición.



Enviar la información con sus datos personales a:
Tortugas Marinas, Centro Oceanográfico de Málaga
Puerto Pesquero, s/n. 29640 Fuengirola (Málaga)
Tlfno. 95 2476955- 95 2471907
Fax: 95 2463808

ATENCIÓN: no le quite la marca a la tortuga



Aunque las tortugas bobo y laúd son las más corrientes en el Mediterráneo, ocasionalmente se puede contar con la presencia de individuos de tortuga carey (a la izquierda) y tortuga verde.

Las que no se subieron a bordo fueron liberadas cortando el sedal, al igual que buena parte de las que sí se subieron. En total, 395 tortugas (76,94%) se devolvieron al mar con el anzuelo en el tracto digestivo. Julio Valeiras señaló a esta revista que se desconoce el número de ejemplares que puede morir posteriormente a causa de las heridas causadas, ya que no hay estudios al respecto.

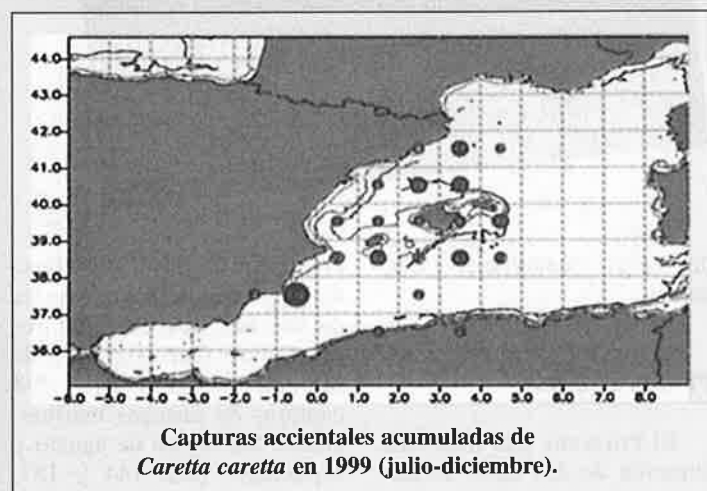
Sobre el contenido estomacal, tras la realización de la autopsia en dos de los ejemplares muertos, destaca la presencia de plásticos de diferentes tipos, rigidez y colores. En una de las tortugas subidas a bordo vivas se observó también la presencia de un plástico flexible saliendo parcialmente de la cloaca. Ese plástico, según señalan los investigadores, no fue extraído por la posibilidad de provocar daños internos al animal. En cuanto

al estudio sobre contaminación, en tres ocasiones se detectó la presencia de petróleo, tanto en el cuerpo como, en uno de los casos, en la cavidad bucal. Antes de su liberación se procedió a la limpieza de las partes afectadas.

Los datos biológicos realizados para este estudio, y que han sido reseñados brevemente, se

acompañan de otra serie de informaciones relativas a parámetros pesqueros tales como descripción de los tipos de artes utilizados; métodos de pesca, horarios y dinámica de la flota; parámetros ambientales (condiciones meteorológicas, temperatura superficial y temperatura y profundidad de pesca); datos de capturas, posición en el palangre y características de la captura accidental.

Junto a todos estos trabajos, los observadores también proceden al marcado de las tortugas capturadas. Según los datos facilitados, hasta el momento se marcaron 143 tortugas y, durante la campaña de este año, se recapturaron dos individuos marcados anteriormente dentro de este Proyecto de evaluación de las capturas accidentales en las pesquerías de palangre de superficie y arrastre en el Mediterráneo.



Evaluación de las capturas

Durante el presente año, los trabajos en el mar se iniciaron en el mes de marzo y proseguirán hasta finales de noviembre o comienzos de diciembre, aunque los estudios y valoración de los datos recogidos no finalizarán hasta el mes de febrero de 2001. Será entonces cuando se pueda hacer una valoración de las capturas. Una vez evaluada la



Los investigadores españoles destacan la gran colaboración que está prestando la flota palangrera en esta campaña, al tiempo que señalan que a los pescadores también les resulta muy perjudicial la captura de tortugas.

información, se realizará un informe final que se remitirá a la Dirección General de Pesca de la UE. Igual procedimiento seguirán los investigadores del resto de los países participantes, aunque el tipo de información puede variar, dependiendo de las artes de pesca que incidan en cada zona. Así, como explica Julio Valeiras, Italia, en el Adriático, y Grecia analizarán la incidencia del arrastre de fondo. Con toda esta información, los expertos de la Unión Europea analizarán si cabe efectuar alguna regulación que reduzca el número de capturas accidentales de tortugas marinas, atendiendo a la incidencia de la pesquería de cada uno de estos países.

Una de las mayores amenazas para la supervivencia de las tortugas marinas, como es la proveniente de la utilización de las redes de deriva, no se ha tenido en cuenta en este estudio, ya que se trata de un arte

de pesca con los días contados (su utilización deberá ser erradicada a partir del 1 de enero de 2002), por lo que, dado que se trata de estudiar qué se puede variar en las distintas artes de pesca para reducir su incidencia en las capturas accidentales, no tiene sentido hacerlo sobre un arte que va a desaparecer.

Colaboración de la flota palangrera

La campaña en España se realiza, como se señaló anteriormente, desde el Centro Oceanográfico de Málaga, cuyo director, Juan Antonio Camiñas, es el responsable del Proyecto. Autor de diversos informes y estudios sobre capturas accidentales de tortuga boba en el Mediterráneo, Camiñas señala a MAR que, lo que se trata de averiguar con este Proyecto de la UE *es la incidencia real del palangre en las capturas accidentales de*

las tortugas y poder adoptar las medidas necesarias para su protección. El objetivo es que la flota siga pescando con la menor incidencia posible, ya que también a los pescadores les resulta muy perjudicial esta circunstancia.

El interés, pues, de los pescadores es evidente, lo que se plasma en la amplia colaboración—definida como fantástica, por Juan Antonio Camiñas—que están prestando a la citada campaña, como en otras muchas que realizan los investigadores del Instituto Español de Oceanografía, facilitando la presencia de observadores en sus barcos para la realización de estos trabajos.

En la campaña en el mar realizada el pasado año entre los meses de julio y diciembre, los observadores del IEO recogieron sus datos a bordo de once palangreros de superficie, con base en cuatro puertos distintos (Carboneras, Motril,

Garrucha y Águilas). Este año participaron otros siete nuevos palangreros, por lo que entre las dos campañas han colaborado 18 embarcaciones.

Los observadores que participan en este Proyecto trabajan en colaboración con el equipo de túnidos y pez espada del Centro Oceanográfico de Málaga, como señala Julio Valeiras. Además hay nueve informadores en lonja que ofrecen datos de capturas, tallas, mareas, número de barcos pescando, etc.

De los trabajos que se están llevando a cabo podrán salir una serie de recomendaciones que benefician a los pescadores y a las tortugas. Para llegar a ello, todavía les queda trabajo por hacer a los investigadores. ■

Raúl Gutiérrez

EL IEO UTILIZA AL MEJILLÓN EN SUS INVESTIGACIONES

El mejillón, además de un apetitoso manjar, se ha revelado como un excepcional colaborador de los investigadores que trabajan en el estudio de la distribución y variación de concentraciones de contaminantes químicos existentes en el mar. Sus especiales características le han llevado a convertirse en la especie más utilizada en los programas nacionales e internacionales de vigilancia de la contaminación en la zona costera. El Instituto Español de Oceanografía, dentro del Programa de Contaminación Marina, desarrolla sendos proyectos de "vigilancia a través del mejillón" en Galicia, en el Cantábrico y en el Mediterráneo. Para saber cómo se llevan a cabo estas actividades, así como el papel que juega este molusco, hablamos con Carmen Rodríguez, química, miembro del Centro Oceanográfico de Murcia e investigadora principal del proyecto relativo al Mediterráneo.



DESDE Cadaqués hasta la bahía de Algeciras, en cuarenta estaciones estratégicamente distribuidas a fin de que sean representativas de amplias zonas, los mejillones van realizando su tarea de acumulación de los más diversos contaminantes, como por ejemplo los metales disueltos en el agua. Más tarde, los científicos desentrañarán toda la información acumulada tras un laborioso proceso desarrollado en el laboratorio del Centro Oceanográfico de Murcia, en el caso del seguimiento de los contaminantes existentes en el Mediterráneo.

Estos bivalvos –en el caso del Mediterráneo se emplea una especie natural de esta zona y que, por su pequeño tamaño no se comercializa– son los más utilizados por los científicos de todo el mundo, dadas sus propiedades, aunque todas las especies tienen ventajas y desventajas a la hora de actuar como organismos indicadores del nivel de contaminación de unas aguas.

Cuando el aumento de los vertidos empieza a alcanzar proporciones preocupantes y se toma conciencia de los desastres que ello podía ocasionar, a comienzos de la década de los setenta los distintos organismos internacionales ven la necesidad de establecer unos controles que sirvan para conocer el nivel de contaminación en el mar. En consonancia con esa decisión, concretamente en 1975, es cuando el Instituto Español de Oceanografía crea la red de vigilancia de la contaminación en el mar.



Estos controles se realizaban con diversas especies de peces, crustáceos y moluscos, *porque el mejillón da una indicación de algunos metales, pero también se utilizan indicadores que sean más sensibles a otras sustancias tóxicas o bien especies que tengan un gran valor comercial, a fin de controlar las posibles contraindicaciones para su consumo*, como explica a MAR Carmen Rodríguez. Este último aspecto se acentuó especialmente tras una grave contaminación por mercurio que se produjo en la bahía de Minamata, en Japón.

Sin embargo, el músculo de los peces no resulta ser un indicador especialmente sensible, sobre todo a la hora de establecer programas de vigilancia en amplias zonas. Ahí es donde los mejillones adquieren las mayores ventajas respecto al resto de las especies: están distribuidos en todas las aguas costeras del mundo, lo que permite comparar resultados; son sedentarios, por lo que representan el estado de contaminación de un área determinada; concentran muchos de los contaminantes tóxicos existentes en el agua (los niveles de acumulación pueden ser, en algunos metales, de órdenes de

magnitud diez o cien veces superiores a los que se acumulan en los peces); son especialmente resistentes a los contaminantes... Estas y otras características son las que han llevado a los expertos a utilizar al mejillón en muchos programas nacionales de vigilancia y es la especie más recomendada en los programas coordinados de seguimiento de la contaminación surgidos para cumplir programas internacionales, de los cuales afectan especialmente a España el Convenio de Barcelona (zona mediterránea) y el Convenio OSPAR (zona atlántica y Cantábrico).

Vigilancia a través del mejillón

Los primeros pasos para la introducción de este sistema de vigilancia se dan en 1975, cuando la Agencia estadounidense de Medio Ambiente pone en marcha el Programa Mussel Watch (vigilancia a través del mejillón) para el estudio, en cien estaciones, de la costa de Estados Unidos durante tres años, entre 1976 y 1978. En España, se introduce el estudio de las tendencias de la contaminación mediante la utilización de estos bivalvos,

El mejillón es la especie más recomendada en los programas coordinados de seguimiento de la contaminación solicitados para cumplir programas internacionales, de los que afectan directamente a España el Convenio de Barcelona y el de OSPAR.



dentro del Programa de Contaminación Marina que llevaba a cabo el IEO desde 1972, aplicándose en sus investigaciones en el Mediterráneo (coordinadas desde el Centro Oceanográfico de Murcia, y donde se empieza a trabajar con el mejillón, de forma sistemática, a partir de 1991) y en las costas de Galicia y el Cantábrico (coordinadas desde el Centro Oceanográfico de Vigo).

Los mejillones utilizados en el Mediterráneo pertenecen a poblaciones naturales. Se muestrean anualmente, durante el mes de mayo, en el mismo punto y a la misma altura de marea, *aunque en el Mediterráneo no tenemos muchos problemas con las mareas, porque son pequeñas. Para ver las variaciones temporales*, prosigue Carmen Rodríguez, *firmamos el mayor número de parámetros posibles. Los organismos son recogidos por un equipo especializado, ya que uno de los puntos más críticos en nuestro estudio es evitar la contaminación en el muestreo por un manejo inadecuado o por la utilización de materiales inapropiados o contaminados.*

Además, y para que los datos obtenidos sean representativos de amplias zonas, se realiza una estudiada distribución de las estaciones, evitando puntos afectados directamente por emisarios de vertido al mar. Gracias a ello, en este caso se puede establecer la distribución de la contaminación a lo largo de toda la costa mediterránea española.

Un proceso laborioso

Una vez que se han recogido las muestras (por triplicado en cada estación, compuesta por 50 mejillones cada una, a fin de observar las variaciones en la metodología), se trasladan al laboratorio del Centro Oceanográfico de Murcia. A grandes rasgos, como explica a MAR Carmen Rodríguez, se trata de analizar la parte blanda del mejillón, que luego se congela, se liofiliza y se homogeneiza per-

"En los diez años que llevamos realizando el proyecto de vigilancia desde Murcia no hemos detectado variaciones significativas en los niveles de metales pesados. La tendencia general es a una ligera disminución" (Carmen Rodríguez).

fectamente, llegándose a una muestra que es un polvillo que se procede a mineralizar. Los niveles se encuentran en el rango de partes por millón, es decir, gramos por kilogramo a mil veces menos, pero incluso a esos niveles tan bajos los contaminantes pueden tener efectos tóxicos afectan, por ejemplo, a la viabilidad de las larvas o que alteran procesos enzimáticos en las células de los organismos.

El proceso lleva unos tres meses de trabajo. Además, se sigue una metodología de control, *ya que participamos, según señala la investigadora del IEO, en ejercicios de intercomparación a nivel europeo y del Mediterráneo que nos remiten muestras ciegas, de las que no sabemos los niveles de contaminantes y que analizamos simultáneamente para controlar el método, de lo contrario los datos obtenidos no serían aceptados internacionalmente.*

Gracias a estos trabajos se ha podido obtener la distribución espacial de metales pesados y compuestos organoclorados en la costa mediterránea española. Como resulta previsible, las zonas más contaminadas son las áreas de influencia de las grandes ciudades y las zonas industriales, como Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia... *En cuanto a la contaminación por plomo, se ha apreciado una ligera tendencia a la disminución, probablemente porque se está dejando de utilizar en las gasolinas,* precisa Carmen Rodríguez. Otra de las zonas más problemáticas es la de Cartagena, aunque se ha registrado una disminución apreciable de metales como cadmio y plomo, provenientes de la antigua explotación minera de Portman

(se vertían 8.000 toneladas diarias de residuos mineros). *A pesar de que la actividad cesó en 1990, dado que los restos están acumulados en los sedimentos, se sigue produciendo un intercambio al agua y los niveles resultan elevados a pesar del tiempo transcurrido.*

Desde el Centro Oceanográfico de Murcia se controlan, sobre todo, metales pesados. Son los más estudiados y los solicitados por el programa MEDPOL del Convenio de Barcelona. La línea de investigación sobre los contaminantes orgánicos se cerró en Murcia, a pesar de que son muy importantes en el Mediterráneo, sobre todo los derivados de pesticidas por su uso en la agricultura o los bifenilos policlorados utilizados industrialmente. Sin embargo, estos estudios los vienen realizando las Comunidades Autónomas a través de sus programas de vigilancia, fundamentalmente dedicados al control de emisarios.

La contaminación que pueda afectar a la salud humana por el consumo de alimentos



contaminados se analiza desde el Ministerio de Sanidad y las Comunidades Autónomas. El IEO se centra en ver las variaciones en el ecosistema. Sin embargo, si surgen discrepancias entre los datos obtenidos o hay algún problema local, se trabaja de forma conjunta. El ejemplo más cercano es el que

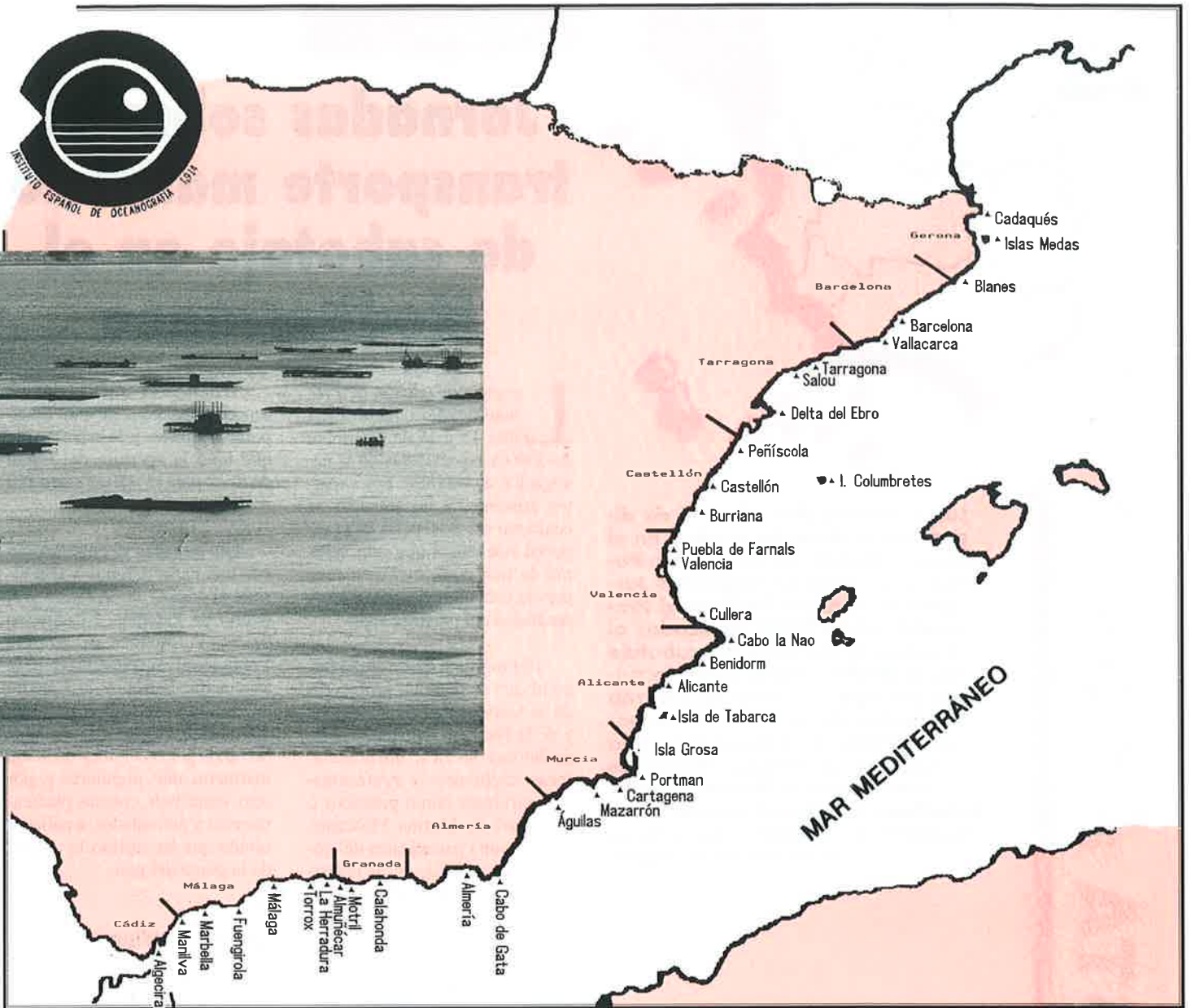
se produjo a raíz de la rotura de la presa de Aznalcóllar. *Nos centramos en las especies comerciales, como langostinos o acedías, y no detectamos ningún problema para la salud humana a causa de ese vertido. Sin embargo, en otras especies más locales y sedentarias, como el ostión, se encontraron niveles altos que ya habían sido referenciados en la literatura desde hace muchos años.* Para controlar la posible incidencia de la acumulación de tóxicos a lo largo del tiempo se ha establecido un programa de seguimiento a largo plazo.

También desde el IEO se ha organizado y coordinado el primer ejercicio de intercomparación entre laboratorios de las diferentes Comunidades Autónomas encargados de la vigilancia y control de las aguas para cría de moluscos.

Pocas variaciones

En general, estos procesos de bioacumulación son len-





tos, pero en el caso de los moluscos, por su gran poder filtrador, se aceleran significativamente, y por eso se les utiliza, precisamente. En los casi diez años transcurridos desde la puesta en marcha de este proyecto de vigilancia a través del mejillón no hemos sido capaces de detectar variaciones significativas en los niveles de contaminación, ex-

cepto en Cartagena, donde ha habido una disminución, aunque los niveles siguen siendo elevados. En el resto de los metales, probablemente, tengamos que esperar más tiempo para detectar cambios reseñables. Lo mismo que los aumentos son lentos, también lo son las disminuciones. Estamos hablando a nivel global del Mediterráneo. No nos fi-

jamos en puntos muy concretos. Salvo en la zona de Cartagena, los niveles no sobrepasan los límites legales establecidos en la legislación española para productos de la pesca.

El resultado de estos trabajos se publica en foros científicos o se realizan informes internos del IEO. Estos datos

también se utilizan para cuando se nos requieren estudios de asesoramiento para cambios de la legislación en Normas o Directivas donde se establecen los niveles de metales pesados en los organismos –peces, crustáceos y moluscos–; también informamos sobre estudios de impacto ambiental, comenta Carmen Rodríguez. Estos datos, asimismo, son utilizados en evaluaciones a nivel regional de la situación de las aguas en el Mediterráneo, coordinadas por la Oficina Regional del Programa MEDPOL de Naciones Unidas. ■

Las aguas más contaminadas corresponden a las zonas de influencia de las grandes ciudades, ríos y polos industriales como Barcelona, Tarragona, Castellón... Cartagena, debido a la antigua explotación minera de Portman, es otra zona problemática.



Raúl Gutiérrez



CATALUÑA

Jornadas sobre el transporte marítimo de cabotaje en el Mediterráneo

La segunda edición de *Pro-mediterrània* reunirá los días 15 y 16 de diciembre de 2000 a especialistas de la navegación de cabotaje. Los expertos asistentes a las jornadas se centrarán sus ponencias en la especial relevancia que este sistema de transporte marítimo tuvo para la población del litoral hasta mediados del presente siglo.

El programa de las Jornadas, en el que se dan cita profesores de la Universidad de Barcelona y de la Facultad de Náutica, historiadores locales, documentalistas, archiveros y profesionales marítimos como prácticos o capitanes de Marina Mercante, ofrecerá una panorámica del comercio de cabotaje desde la época romana hasta mediados de este siglo.

Los ponentes presentarán una panorámica sobre los aspectos más destacados de este tipo de navegación y la repercusión la que el transporte de materias como la sal tuvo en el Mediterráneo.

También se analizarán los aspectos jurídicos de este transporte marítimo y la repercusión que tuvo la apertura del Canal de Suez para el tráfico marítimo mediterráneo.

Las jornadas se completarán con una mesa redonda y con visitas al Museo de la Pesca y al puerto de Palamós. El objetivo de estas Jornadas de Marina Tradicional auspiciadas por la asociación Estrop y la Cátedra de Estudios Marítimos es doble; por un lado, abastecer la creciente demanda por la cultura y tradición marineras más populares y, por otro, contribuir, con sus planteamientos y actividades, a paliar el olvido que ha sufrido la cultura de la gente del mar.

Cultura marinera

Estas jornadas sobre el transporte marítimo de cabotaje en el Mediterráneo, enmarcadas en "Las Jornadas de Marina Tradicional", dan continuidad a las primeras Jornadas dedicadas a la Vela Latina celebradas en Palamós en 1998. En aquel momento los organizadores constataron la necesidad de trabajar para fomentar, en el seno de la sociedad catalana, una conciencia de pueblo marinero y mediterráneo.

La Asociación de la Costa Brava para el patrimonio marítimo y el Ayuntamiento de Palamós, a través del Museo de la Pesca, convocarán estos encuentros cada dos años con la intención decidida de consolidarse como una plataforma de comunicación entre los investigadores, las entidades e instituciones y la sociedad en general, en referencia al patrimonio marítimo. ■

Los próximos días 15 y 16 de diciembre se llevarán a cabo, en el Centro Cultural "La Gorga" de Palamós (Girona) las Segundas Jornadas de Marina Tradicional *Pro-mediterrània* 2000, dedicadas al transporte marítimo de cabotaje en el Mediterráneo. Estas Jornadas son una iniciativa de L'Estrop -Asociación de la Costa Brava para el Patrimonio Marítimo-, y la Cátedra de Estudios Marítimos -creada por la Universidad de Barcelona y el Ayuntamiento de la localidad de Girona-, con sede en el Museo de la Pesca.



De COSTA a COSTA

Coordina:
Jesús M.
Salamanca



El Consejero de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta, Amancio Landín, presentó la Memoria Anual 1999 del Centro de Investigaciones Marinas (CIMA) en su sede central de Vilanova de Arousa. La presentación coincidió con el 25 aniversario de la creación de este centro.

La Memoria está estructurada en tres partes. La primera toca todo lo referente a la estructura del CIMA y a las funciones del personal que investiga en las tres plantas de cultivos marinos localizadas en: Pedras de Corón-Vilanova, Couso-Ribeira y Ribadeo. El personal adscrito a los tres centros asciende a 97 personas entre investigadores, becarios, analistas, oficiales y auxiliares de laboratorio.

La segunda parte expone los proyectos llevados a cabo por las distintas áreas de investigación como: Acuicultura, Recursos Marinos, Patologías y Procesos Oceanográficos Costeros.

Las actuaciones formativas y científicas se encuentran en la tercera parte, que cierra la Memoria. Los proyectos formativos se han estructurado de acuerdo a niveles de Formación Profesional y titulados superiores; y la parte científica y de asesoramiento al sector en la que se incluyen los trabajos aparecidos en publicaciones científicas y los presentados en congresos.

El centro de Investigaciones Marinas hace balance

El Centro de Investigaciones Marinas dependiente de la Consejería de Pesca de la Xunta gallega ha desarrollado quince proyectos de investigación que han sido recogidos en la Memoria Anual de 1999. La memoria, que coincide en su presentación con el 25 aniversario del Centro, ha sido editada en gallego, castellano e inglés y podrá ser leída en su formato texto, en ordenador mediante el disco compacto o visitando la página que la Consejería de Pesca tiene en la red.



Campos de estudio

De los quince proyectos realizados, cinco se han desarrollado en el campo de la acuicultura; cuatro han estudiado las condiciones y las características de la fijación de la simiente de los moluscos en los bancos naturales y han sido englobados en el área de recursos marinos; y tres han investigado temas relacionados con el área de las patologías.

En lo que respecta a la labor formativa realizada el pasado año por el CIMA, se destaca la dirección de tesis doctorales y los cursos impartidos en el tercer ciclo universitario. Además se formó a becarios especializados que cursaban el segundo grado de FP. ■

BREVES

■ MARINEROS PIDEN EN MARIN MAYOR SEGURIDAD

El sindicato UGT reunió a cerca de medio millar de personas en Marín para exigir mayor seguridad a bordo. El acto contó con la participación de familiares de los marineros desaparecidos en el reciente naufragio del buque Arosa en aguas irlandesas, en el que han muerto o desaparecido 13 marineros.

A la concentración, que transcurrió en torno al puerto de la localidad de Pontevedra, acudió el alcalde de Marín, Antonio Santiago, así como otros representantes de la corporación municipal que participaron junto al secretario gallego de sindicato UGT, Jesús Mosquera. Éste demandó a la Administración medidas que reduzcan los riesgos a los que están sometidos los trabajadores del mar y concretó las demandas en

tres puntos: prevención, inspección y control.

El presente año 2000 ha registrado, hasta el momento, 23 accidentes en el sector, que superan las 19 muertes de marineros del pasado año en Galicia.

Entre las causas de los siniestros en el sector destacan con el 33 por ciento los accidentes laborales, seguidos a dos puntos porcentuales por los naufragios, y dejando en tercer lugar, con cerca de un 26 por ciento, las caídas al agua. Un 10 por ciento de las muertes se debe a infartos.

El sindicato resaltó que la siniestralidad laboral en el mar ha aumentado en los últimos diez años y se produce en una



X CAMPAÑA Antártica del "Hespérides"

El pasado 25 de octubre, el buque de investigación oceanográfica "Hespérides" partió del Arsenal Militar de Cartagena para realizar una nueva campaña científica en el Antártida, denominada SCAN 2001. En esta su décima incursión por aguas antárticas tendrá encomendado, además de otras actividades científicas, cumplir la funciones de buque-escuela con alumnos de las Facultades del Mar de Alicante, Cádiz, Las Palmas de Gran Canaria y Vigo. Su regreso está previsto para el 17 de Abril de 2001

Un mes, entre el 7 de diciembre de 2000 y el 8 de enero de 2001, durará la campaña SCAN 2001, dirigida por Andrés Maldonado, del Instituto Andaluz de Ciencias de la Tierra -Organismo mixto entre las Universidades de Granada y el Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)- Esta campaña, la décima que realiza el "Espérides" en Antártico, será una continuación de cuatro anteriores realizadas por este buque en años anteriores. En esta ocasión se trata de investigar la geodinámica del borde de placas tectónicas Antártica/Scotia, paleo-

ceanografía de la denominada Agua Antártica y Profunda y el desarrollo de las cuencas oceánicas antárticas. La mayor dificultad estribará en que se desarrollará en aguas próximas al denominado microcontinente de las islas Orcadas del Sur y zona nororiental del mar de Weddel, una zona hasta el momento poco investigada por presentar unas condiciones glaciológicas y meteorológicas muy difíciles en el mes de diciembre.

A continuación, entre el 21 de enero y el 12 de febrero, se realizará la campaña ICE-



FISH, dirigida por Beatriz Morales, del Instituto Mediterraneo de Estudios Avanzados (IMEDEA) de Palma de Mallorca, perteneciente al CSIC.

De COSTA a COSTA

BREVES

... situación en la que la población asalariada en el sector marítimo pesquero ha disminuido en cerca de un 21 por ciento.

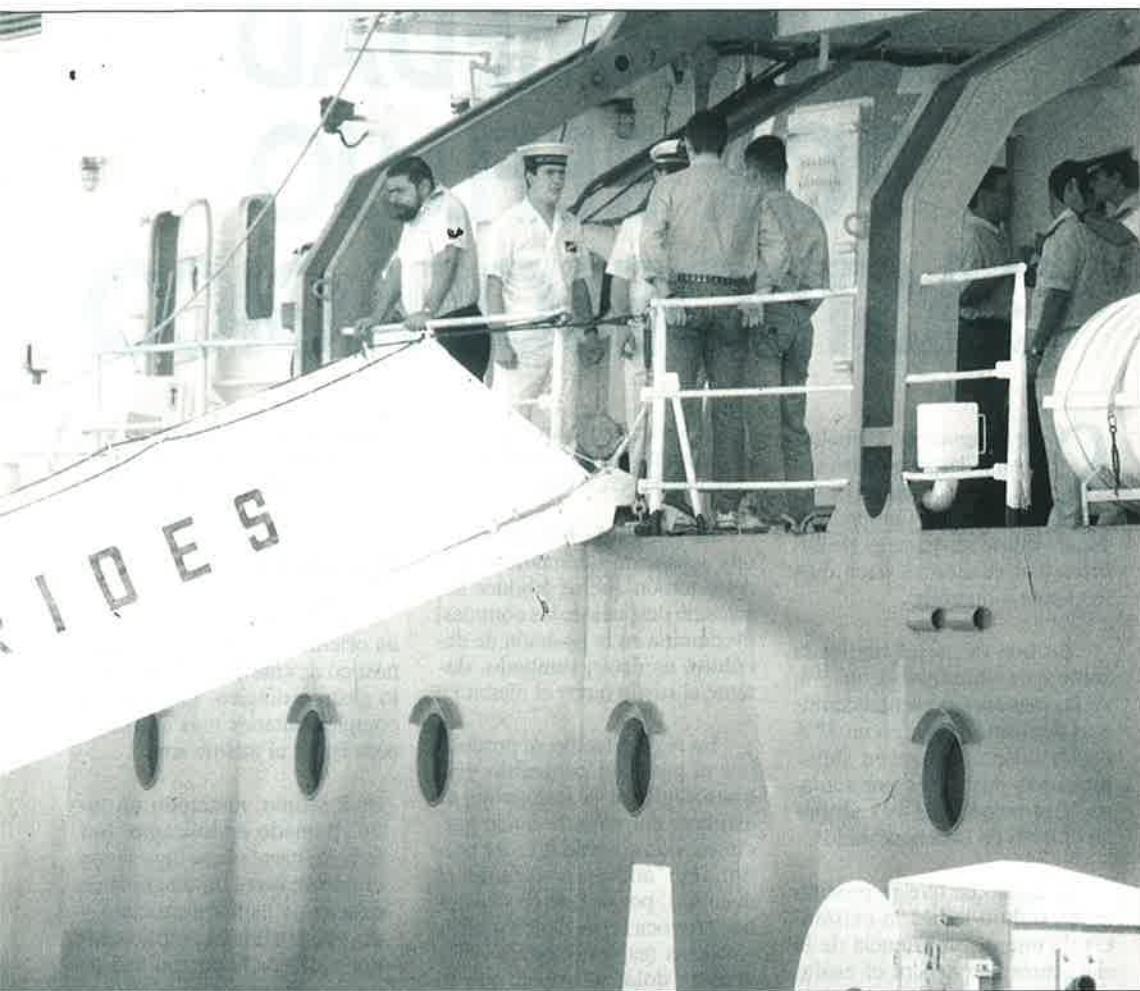
Por tanto, la tasa de accidentes (número de siniestros por población asalariada) aumentó de una forma más acusada y, de esta manera, según las cifras del sindicato, en 1993 se produjo un accidente con baja por cada 15 trabajadores asalariados en el sector, mientras que en la actualidad se da una proporción de un accidente por cada nueve trabajadores.

■ LA COFRADÍA DE PESCADORES DE MÁLAGA PIDE GESTIONAR LA LONJA

El patrón mayor de la cofradía de Málaga, Esteban

Mena, afirmó, tras una reunión mantenida con los miembros del pósito, que la lonja ha entrado en una fase de decadencia, debido a la confluencia de factores tales como la subida del gasóleo y la parada obligatoria de la flota que faenaba en el caladero marroquí, lo que ha provocado el descenso de más de un 40 por ciento en las ventas de pescado.

Para paliar esta situación insostenible, desde la cofradía de pescadores se ha propuesto que en el futuro se reduzca el número de vendedores de pescado que en la actualidad gestionan las ventas de la lonja a uno solo. Esto hará que los distintos intereses de los vendedores no interfieran con los intereses de los pescadores y armadores y no se tenga que tirar pescado por falta de compradores.



tario de Son Dureta (Palma de Mallorca).

Múltiples actividades

Antes de llegar a Antártida, y en el tránsito entre Cartagena y las Palmas de Gran Canaria, el "Hespérides" habrá ejercido de buque-escuela para los alumnos de las Facultades de Ciencias del Mar de las Universidades de Alicante, Cádiz, Las Palmas y Vigo, que estarán acompañados de sus profesores. Se realizará, asimismo, un estudio del control sobre emisiones e interferencias electromagnéticas a cargo de investigadores de la Universidad Politécnica de Cataluña y de la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada (ETEA).

Durante el recorrido por el Atlántico Central se realizará la campaña FICARAM 1, dirigida por Fiz Fernández, basada en un proyecto de la Comunidad Europea para el estudio del ciclo del carbono y el efecto invernadero, con sensores y equipamiento científico de diseño español. Durante el regreso de la Antártida tendrá lugar la campaña FICARAM 2, dirigida por Aida Fernández, y que finalizará con el regreso del barco a Cartagena.

En estos trabajos se pretende estudiar las adaptaciones fisiológicas de los peces de hielo (denominados así por carecer de hemoglobina en su

sangre, pero que contiene un péptido como anticongelante natural) cuando son larvas, dado que podría tener una aplicación en procesos patológi-

cos de la salud como asma, insuficiencias respiratorias o infartos; participará también la Unidad de Apoyo a la Investigación del Hospital Universi-

Para llevar a buen puerto la gestión y que ésta se haga en beneficio de los pescadores, el patrón mayor pidió a la Junta y a la Autoridad Portuaria que se deje en manos de la cofradía la gestión íntegra de la lonja de Málaga como ya ocurre en otros puertos de la provincia.

■ EL PRECIO DE VENTA PALLA EL DESCENSO DE CAPTURAS DE LA COSTERA AVILESINA

Aviles cierra la presente costera de bonito con la peor cifra de pescado subastado de la década, aunque el precio medio alcanzado de las capturas ruladas, que alcanzó las 555 pesetas por kilogramo, ha paliado la escasa cantida pescada.

Según los datos facilitados por la cofradía de pescadores de Avilés, la lonja ha subastado 775.000

kilos, que supone un descenso de un 32 por ciento en relación a la cifra total de capturas del pasado año.

La facturación al final de la campaña se sitúa cercana a los 450 millones de pesetas y supone 35 millones menos que la de 1999.

El patrón mayor de la cofradía de pescadores de Aviles, Clemente Jesús Muñiz Guardado, manifestó que desde hace una década se ha sufrido un descenso en la cantidad de bonito subastado y no se espera que la situación cambie en el futuro, ya que la costera del bonito cada vez tiene menos atractivo para la flota y muchos armadores deciden emplear sus barcos en otras actividades pesqueras como la sardina que está bien pagada y supone un enorme ahorro en combustible.

En estas actividades el barco estará acompañado por el remolcador de altura de la Armada Española "Las Palmas", que ya participó en anteriores campañas en la Antártida antes de que, en 1991, entrara en servicio el "Hespérides". Gracias a este apoyo, el buque oceanográfico se centrará exclusivamente en las campañas científicas, mientras que el "Las Palmas" prestará apoyo logístico a las bases antárticas españolas "Juan Carlos I" y "Gabriel Castilla", así como la búlgara "San Clemente de Orhida". Estas bases se cerrarán el último día de febrero, cuando se inicie el regreso hacia España. ■

Sanidad a bordo

La enfermedad por reflujo gastroesofágico es la enfermedad del esófago más frecuente y la que origina mayor número de consultas respecto al aparato digestivo. Se define como el reflujo del contenido del estómago hacia el esófago sin tener náuseas o vómitos.

ENFERMEDAD POR REFLUJO GASTROESOFÁGICO

Suele aparecer especialmente después de las comidas y durante un breve periodo de tiempo, adquiriendo carácter de enfermedad cuando se hace más frecuente y duradero.

En una encuesta realizada sobre esta enfermedad, un 7% de las personas presentan síntomas de forma diaria, en un 33% de las mismas aparecen síntomas unas dos veces por semana, y al menos una vez al mes en el 44% de los encuestados.

El hecho de que se produzca un reflujo indica la existencia de una incompetencia de la estructura que separa el esófago del estómago denominada esfínter esofágico inferior.

Esta enfermedad puede conducir a una inflamación de la mucosa del esófago llamada esofagitis, debido a:

- la naturaleza cáustica o corrosiva del material que refluje desde el estómago,
- la imposibilidad de eliminar el reflujo del esófago,
- el volumen del contenido gástrico.

Síntomas

Existen dos grandes grupos de manifestaciones clínicas asociadas al reflujo gastroesofágico que se pueden clasificar como típicas y atípicas.

Manifestaciones típicas:

La forma más clásica de presentación es:

- el ardor llamado pirosis, y
- la regurgitación de contenido del estómago hacia la boca.

La pirosis se describe como una sensación quemante detrás del esternón que se produce sobre todo después de las comidas. Predomina en la posición de decúbito, es decir, tumbado, durante el sueño o con el ejercicio.

La regurgitación se produce por el paso del contenido gastroesofágico a la faringe sin el esfuerzo del vómito. Suele percibirse como ácida y es de predominio nocturno durante el decúbito, por lo que en ocasiones provoca crisis de tos u otros síntomas respiratorios. A veces aparece dolor al tragar, que se suele relacionar con las lesiones mucosas tales como esofagitis o úlcera esofágica.

Estas manifestaciones más típicas no siempre se presentan con la misma intensidad, pues a veces, aun padeciendo esta enfermedad por reflujo gastroesofágico de forma grave, no aparecen estos síntomas característicos.

Manifestaciones atípicas:

Hasta en un 25% de las personas que padecen reflujo suele aparecer:

- una salivación excesiva llamada "aguas de boca",
- sensación de ocupación en la garganta sin relación con la deglución, que se denomina globo histérico,
- cambios en el tono de la voz,
- tos persistente,
- manifestaciones respiratorias, habiéndose observado en los enfermos una relación con los procesos asmáticos,

- dolor torácico similar al que se produce en una angina de pecho o infarto de miocardio

Diagnóstico

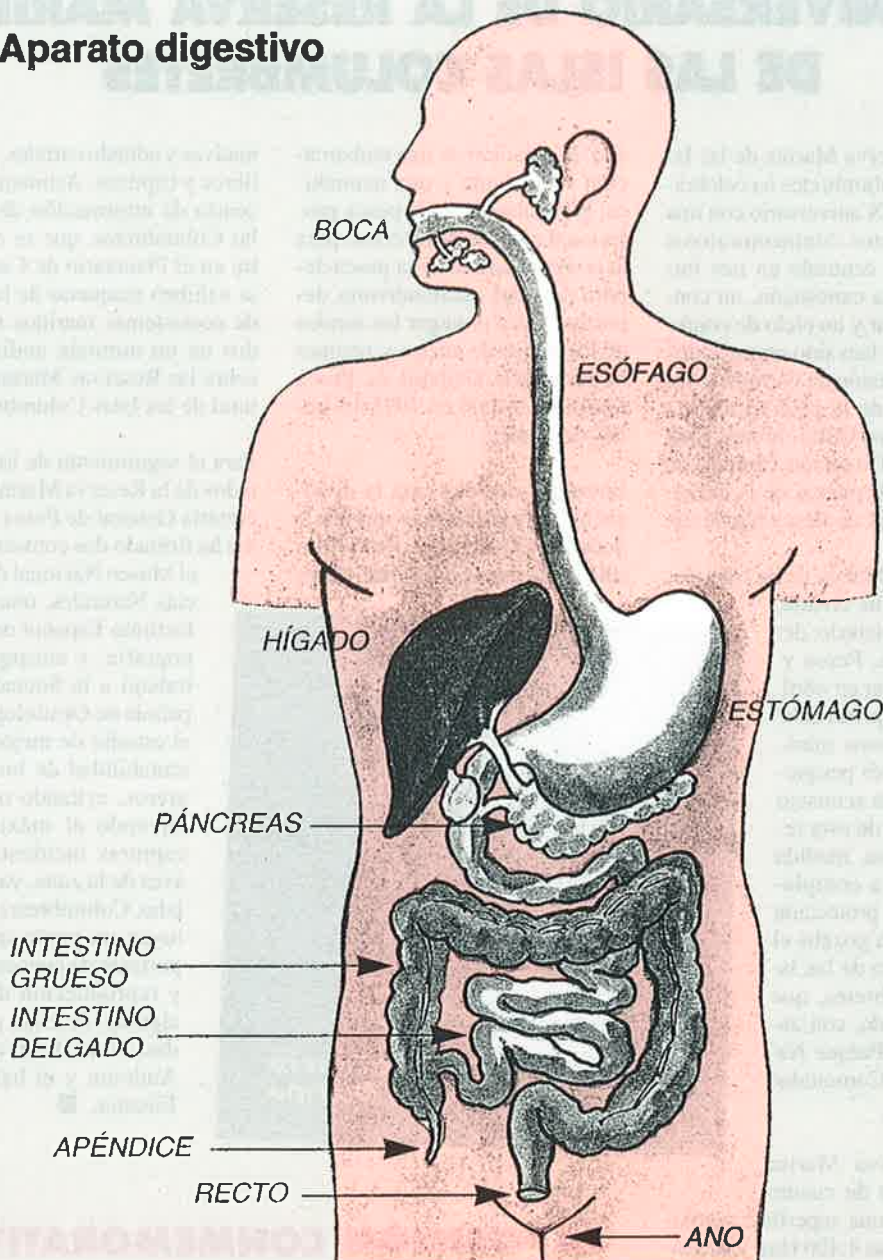
Una historia clínica detallada orienta mucho hacia el diagnóstico de enfermedad por reflujo gastroesofágico. Las pruebas complementarias más utilizadas para llegar al mismo son:

- Endoscopia: metiendo un tubo, llamado endoscopio, por la boca hasta el esófago y con el que se logra un diagnóstico exacto de esta enfermedad y de sus posibles complicaciones y ofrece la posibilidad de tomar muestras para biopsiar.
- Medición del pH en 24 horas del esófago que asegura el diagnóstico del reflujo.
- Radiografías con un contraste llamado bario, para intentar detectar el paso del bario desde el estómago al esófago. Esta prueba se utiliza cada vez menos
- Manometría, que es la medición de presiones a nivel del esófago y el esfínter esofágico inferior para comprobar si existe incompetencia del mismo.

No todos los enfermos con síntomas de reflujo gastroesofágico necesitan de todas las exploraciones complementarias arriba citadas.

En algunos enfermos con síntomas leves y de corta evolución puede iniciarse un tratamiento antirreflujo sin realizar otras exploraciones, reservándolas para el caso de que no haya respuesta con el tratamiento médico.

Aparato digestivo



Tratamiento

En el origen del reflujo gastroesofágico hay múltiples factores implicados y en consecuencia su tratamiento debe ir encaminado a corregirlos persiguiendo los siguientes objetivos:

- aliviar los síntomas,
- curar la esofagitis,
- evitar la reaparición de síntomas,
- prevenir y tratar las complicaciones.

Para ello en principio se adoptan una serie de medidas generales, con cambio en la dieta y en los hábitos de vida. En muchas ocasiones son suficientes para calmar los síntomas y, en general, deben mantenerse durante el tratamiento con fármacos. Estas medidas son:

• Medidas higiénicas:

- Evitar el tabaco y el alcohol.
- Evitar acostarse después de las comidas.
- Elevar la cabecera de la cama 15-20 cm.

• Medidas dietéticas:

- Perder peso en personas obesas.
- Evitar el chocolate, el café, la menta, los zumos de tomate o frutas, las bebidas con gas.
- Evitar las comidas copiosas.
- Reducir la ingesta de grasas.
- Evitar los medicamentos que reduzcan el tono del esfínter esofágico inferior o lesionen la mucosa esofágica.

Si con estas medidas no es suficiente, el médico deberá instaurar un tratamiento con fármacos que suele ser eficaz en la inmensa mayoría de los casos. Sólo menos del 5% de los pacientes requieren de un tratamiento quirúrgico para llegar a solucionar este problema. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima



X ANIVERSARIO DE LA RESERVA MARINA DE LAS ISLAS COLUMBRETES

Regulada la pesca del coral para el bienio 2001-2002

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha hecho pública, en el Boletín Oficial del Estado del pasado 3 de noviembre, una Resolución de la Dirección General de Recursos Pesqueros por la que se convoca concurso público para otorgar autorización de pesca de coral en zonas protegidas de Cataluña y Baleares para el bienio 2001-2002.

Las solicitudes para acudir al concurso, con la documentación correspondiente, se dirigirán a la Secretaría General de Pesca, y se presentarán en el Registro General del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (paseo Infanta Isabel, 1, de Madrid) en el plazo de cuarenta días naturales contados a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el BOE, es decir, a partir del 4 de noviembre.

Asimismo, el Boletín Oficial del Estado del 3 de noviembre pasado recoge otra Resolución de la Secretaría General de Pesca Marítima por la que se actualiza a 1 de enero de 2000 el "Censo Especial" de buques palangeros de superficie en caladeros internacionales.

La Reserva Marina de las Islas Columbretes ha celebrado su X aniversario con una serie de actos conmemorativos que se han centrado en tres iniciativas, una exposición, un concurso escolar y un ciclo de conferencias que han sido organizados por la Comisión de Gestión y Seguimiento de la reserva marina de las Islas Columbretes, que preside la Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima.

La Reserva Marina de las Islas Columbretes fue creada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en abril de 1990. La protección de los recursos marinos de interés pesquero de la zona aconsejó la creación de esta reserva marina, medida que venía a complementar la protección de la que ya gozaba el archipiélago de las Islas Columbretes, que fue declarado, con anterioridad, Parque Natural por la Comunidad Valenciana.

Esta Reserva Marina tiene forma de cuadrilátero, con una superficie aproximada de unas 4.400 Has, y su gestión depende, como reserva marina de interés pesquero, de la Secretaría General de Pesca Marítima.

Este año cumple diez años, a lo largo de los cuales la colaboración entre Administraciones, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Consellería de Medio Ambiente, Ayuntamiento de Castellón, Autoridad Portuaria y otras ha permitido una gestión más eficaz cuyos resultados se vienen notando en los estudios que se realizan como seguimiento obligado de la reserva.

Entre los logros obtenidos para la buena gestión de esta reserva marina se encuentran la vigilancia permanente los doce meses del

año, la dotación de una embarcación semirrígida y una neumática, la regulación de la pesca profesional a través de un censo para la reserva marina, de la pesca deportiva y del escafandrismo deportivo. Para proteger los fondos de los daños de anclas y rezones la Secretaría General de Pesca Marítima instaló en 1995 16 trenes de fondeo.

Entre las medidas para la divulgación de esta reserva marina la Secretaría General de Pesca Marítima ha instalado vallas infor-

mativas y editado carteles, vídeos, libros y trípticos. Asimismo en el centro de información de las Islas Columbretes, que se encuentra en el Planetario de Castellón, se exhiben maquetas de barcos y de ecosistemas marinos integrados en un montaje audiovisual sobre las Reservas Marina y Natural de las Islas Columbretes.

Para el seguimiento de los resultados de la Reserva Marina la Secretaría General de Pesca Marítima ha firmado dos convenios con

el Museo Nacional de Ciencias Naturales, uno con el Instituto Español de Oceanografía, y encargado un trabajo a la Sociedad Española de Ornitología para el estudio de mejora de la rentabilidad de los palangeros, evitando o disminuyendo al máximo las capturas incidentales de aves de la zona, ya que las Islas Columbretes constituyen un punto muy importante de concentración y reproducción de aves, algunas de ellas protegidas, como la gaviota de Audouin y el halcón de Eleonor. ■



EXPOSICIÓN CONMEMORATIVA

La exposición conmemorativa se ha enfocado a poner de relieve la relación ya "de antiguo" entre el hombre y en el entorno marítimo terrestre de las Islas Columbretes, hoy protegidas como reserva marina y reserva natural.

La exposición ha dado a conocer los valores pesqueros y naturales de la reserva marina y de la reserva natural de las Islas Columbretes. Asimismo se ha pretendido dar un enfoque dirigido a la relación del hombre con este entorno, haciendo particular hincapié en los valores ecológico-

pesqueros, la relación del hombre con la mar (los fareros), la navegación, los naturalistas, e incluso, trascendiendo esta relación directa, abordar el reflejo de las Islas Columbretes en obras de artistas, existentes o bien que se pudieran promover con motivo de esta conmemoración.

Se pretende dar a conocer el valor natural y pesquero del entorno, así como la impronta del hombre en la isla y en la mar, haciendo hincapié en el valor ecológico-pesquero de la reserva marina, su historia y la del sector pesquero.

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

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.

RESPECTA EL CICLO
DE LA VIDA EN EL MAR



**La pesca desaparece.
Hay que dejar crecer
a los peces.
Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,
no los pesques.**

**CON EL MAR TODOS TENEMOS QUE DAR
LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.**



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM

<http://www.from.mapya.es>