

MAR

Nº 303 - FEBRERO 1993

LA CE ELABORARA
UNA POLITICA COMUN
DE SEGURIDAD
MARITIMA

Esther Yáñez

**PRIMERA MUJER
GUARDIAMARINA
EN EL «SEBASTIAN
DE ELCANO»**



**LA FLOTA
MERCANTE
EN 1992**

**Del 29 d'abril
al 2 de maig**



expo ràpita 93

**V FIRA NÀUTICO-PESQUERA
SANT CARLES DE LA RÀPITA-PORT DELS ALFACS**



Excm. Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragonà



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Pesca Marítima



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Promoció Comercial



Caixa Tarragona





ON carácter de urgencia y por una circular de la Dirección General de la Marina Mercante, se ha puesto en marcha el segundo registro en Canarias, que deberá ser complementada por un real decreto que desarrolle la Ley de Puertos y de Marina Mercante.

El sostenimiento de unas flotas con pabellón nacional que posibiliten, al menos parcialmente, mantener los puestos de trabajo en el sector, se ha convertido en un objetivo de los países desarrollados ante la fuga permanente de unidades hacia las llamadas banderas de conveniencia. Los datos de los últimos años ponen de manifiesto que el desmantelamiento de las flotas en Estos países es ya un hecho y que se deberán hacer importantes esfuerzos para ganar una carrera en la que estados como Bahamas, Bermudas, etcétera, llevan la delantera en cuanto a la oferta de condiciones económicas ventajosas para los armadores.

Hay un grave problema de empleo en la Marina Mercante en los países desarrollados y riesgos serios en la pérdida de miles de puestos de trabajo. Está por ver cuál va a ser el impacto de la aplicación del segundo registro en Canarias para el abandono en España, tanto de la flota nacional como de unidades de otros Estados. Desde una perspectiva sindical, lo deseable sería que a escala mundial existieran unas exigencias mínimas de obligado cumplimiento en materia de seguridad, formación, tripulaciones, salarios, cargas impositivas, etcétera. Pero en un sector donde es precisa la máxima competitividad comercial y en un período de recesión económica, la realidad es

COMIDAS

FLOTA NEGRA

que cada armador lucha por su supervivencia y acude simplemente a aquellos registros o pabellones que le pueden permitir una mayor reducción de gastos.

La falta de un segundo registro en España hizo que en el último año la flota cayera nuevamente, y en este caso en un 20 por 100, con una pérdida de más de 30 unidades. Frente a los más de siete millones de TRB que tenía la flota hace unos años, hoy se halla por debajo de los dos millones, mientras más de 500.000 TRB se hallan ya bajo banderas de conveniencia. En este contexto, para poco va a servir un segundo registro si no es para los armadores más atractivo que lo que se ofrece bajo otros pabellones, que han vuelto a mejorar sus condiciones con el fin de proteger también sus flotas.

Junto al problema serio de la Marina Mercante, las últimas semanas han sido un tiempo de reflexión en el ámbito comunitario sobre la seguridad marítima, tras los accidentes de dos petroleros en España y Escocia. Ante

semejantes catástrofes se abrió un debate en Bruselas con el fin de establecer medidas encaminadas a evitar nuevos siniestros. Frente a las posiciones que pedían actuaciones más radicales, fundamentalmente contra los barcos de más de quince años, la Comunidad Europea, fiel a su línea, optó por una vía de moderación con el compromiso de elaborar a corto plazo una política común en materia de seguridad marítima, a la vez que establecía una serie de recomendaciones preventivas.

En el sector de la pesca, la nota destacada ha sido la polémica en los puertos andaluces por el paro biológico que conlleva el acuerdo con Marruecos. Para los andaluces las cosas están claras. Si hay paro biológico, que sea para todos, armadores españoles y marroquíes, y que no suceda como ha pasado en las últimas semanas, que mientras en esta parte de la costa los barcos están parados, ven cómo se importa ese pescado de Marruecos. ■

Vidal MATE



NON É GALEGO TODO O QUE PARECE

Non todo o marisco que se vende no mercado ou se sirve en restaurantes é galego. Moitos proceden doutros países e son vendidos diariamente en Galicia. Por lei, todo canto marisco se expón ou vende en mercados, supermercados ou pescaderías, debe estar identificado co seu lugar de procedencia.

Do mesmo xeito, os restaurantes teñen a obriga de distinguir nas súas cartas a orixe do marisco: se é de fóra, consignando unicamente o nome da especie; e engadíndolle o calificativo de "galego" ou "das rías" cando se trata de marisco autóctono.

Tódolos consumidores deben saber que teñen dereito a identificar e distinguir o marisco galego do que non o é.

Esixa saber que merca ou que come:

O seu dereito a escoller está protexido pola lei.

SAIBA O QUE MERCA. TEN DEREITO



**CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA**



6

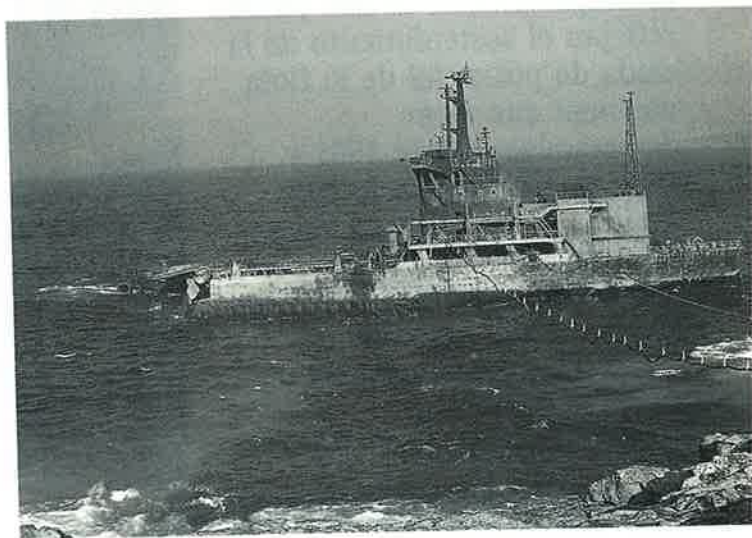
SIGUE LA CAIDA DE LA FLOTA MERCANTE

Durante el último año la flota de Marina Mercante se redujo un 20 por 100.

61

PRIMERA MUJER EN EL «SEBASTIAN DE ELCANO»

Esther Yáñez ha sido la primera mujer guardiamarina que se embarcó en el buque «Sebastián de Elcano».



18

POLITICA COMUN DE SEGURIDAD MARITIMA

A raíz de los últimos accidentes de petroleros, la CE ha decidido elaborar una política común de seguridad marítima.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero y Mery Varona.

Secretaria de Redacción: M.ª Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle de 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:** Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar, Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (965) 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:** Camil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **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, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

Publicidad: Vicente Barberá, Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Imprime: EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-92-002-5.

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.



La flota mercante en 1992

La flota mercante española perdió durante 1992 treinta y cuatro unidades y 560.086 TRB, lo que equivale al 9 por 100 de sus efectivos y el 20,9 por 100 de su tonelaje. Los datos dados a conocer por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), correspondientes al año pasado reflejan el sostenimiento de la caída de potencial de la flota nacional que viene detectándose desde 1981 y sitúa su tonelaje en la cota mínima de los últimos veinte años. Simultáneamente, unos 70 buques españoles, con unas 595.000 TRB, han sido registrados en pabellones de conveniencia.



Casi 600.000 toneladas transferidas a segundos registros

A L 15 de diciembre último, la flota de buques mercantes de transporte de pabellón español (en la que no se incluyen pesqueros, remolcadores ni buques auxiliares de puerto) contaba con 341 de los 375 buques con que empezó 1992. La equivalencia en tonelaje supone que se ha pasado de 2.686.028 toneladas de registro bruto (TRB) y 4.912.658 toneladas de peso muerto (TPM) a 2.125.942 y 3.800.609, respectivamente.

Siguiendo también la misma tendencia de los últimos años, el de los graneleros es el grupo que ha sufrido los mayores descensos, con una reducción en su tonelaje del 32,8 por 100 seguido de los petroleros, con un decrecimiento del 22,6 por 100, y los buques de carga general, que sufren unas pérdidas del 11,3 por 100.

Cambios normativos

Para la Marina Mercante española 1992 ha sido un año de cambios normativos a nivel nacional y comunitario que a medio plazo significan un marco legal nuevo para la operación naviera en España.

En el ámbito comunitario, las modificaciones normativas tienen que ver, por un lado, con la entrada en vigor de los últimos escalones de la liberalización comunitaria de las reservas de carga en tráfico internacional, acordada en 1986



y con vigencia escalonada desde el 1 de enero de 1992, y por otro, con la negociación del cabotaje tras el acuerdo del Consejo de la CE de 23 de junio materializado en el Reglamento de 8 de diciembre último.

De acuerdo con los datos de ANAVE, la liberalización comunitaria de las reservas de carga en tráfico internacional ha movido a muchas empresas españolas a transferir sus buques a registros más competitivos. El proceso de transferencia ha sido particularmente intenso en los dos últimos años, durante los cuales las navieras españolas han pasado de controlar 185.000 TRB en otros pabellones a los 70 buques y 595.000 TRB que controlaban a finales de 1992, lo que supone en tonelaje más del 27 por 100 de la flota de pabellón español. En cuanto a la liberalización del cabotaje, ANAVE lo califica de «un buen acuerdo», a cuya consecución habría contribuido «el entendimiento entre las autoridades de transportes y ANAVE».

El tercero de los cambios introducidos en el año 92 se ciñe al ámbito nacional. La aprobación de la Ley de Puer-

PARA la Marina Mercante española 1992 ha sido un año de cambios normativos a nivel nacional y comunitario que a medio plazo significan un marco legal nuevo para la operación naviera en España.

tos del Estado y Marina Mercante viene a liberalizar la importación y exportación de buques mercantes e introduce criterios de flexibilidad en las normas sobre tripulaciones aplicables a los buques españoles, de manera especial a través de la creación del Registro Especial de Buques español.



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA (Número de buques y miles de TRB al

	1981		1983		1985		1987		1989	
	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB
Petroleros	101	4.483	85	3.753	72	2.540	65	1.844	56	1.479
Combinados	3	191	2	128	2	128	2	122	1	63
Graneleros	77	1.064	79	1.155	76	1.275	60	1.005	44	801
C. General-Poliv.	263	741	230	671	182	540	144	405	104	207
Portacontenedores	58	145	70	224	61	167	52	128	41	110
Ro-Ro	40	70	49	86	51	94	49	85	45	75
Frigoríficos	49	77	51	82	45	85	33	53	24	34
Gases licuados	15	58	15	64	16	69	15	67	11	58
Especiales	50	119	57	179	55	178	51	162	61	199
Pasaje	43	170	39	142	41	128	39	124	43	113
TOTAL	699	7.118	677	6.484	601	5.204	510	3.995	430	3.139

Fuente: ANAVE. Durante 1990 la flota perdió 14 unidades, si bien su tonelaje sólo se redujo en 29.000 TRB.

El conjunto de estas medidas significa para ANAVE la esperanza de que «se establezca un marco flexible y competitivo para la operación de las empresas navieras españolas». Si bien, indica la patronal del sector, «sería preciso que se añadiera una reducción de las cargas fiscales sobre el empleo de marinos nacionales, que debería instrumentarse a la mayor brevedad posible sin esperar a la futura Ley del REF de Canarias».

La penúltima desbandada

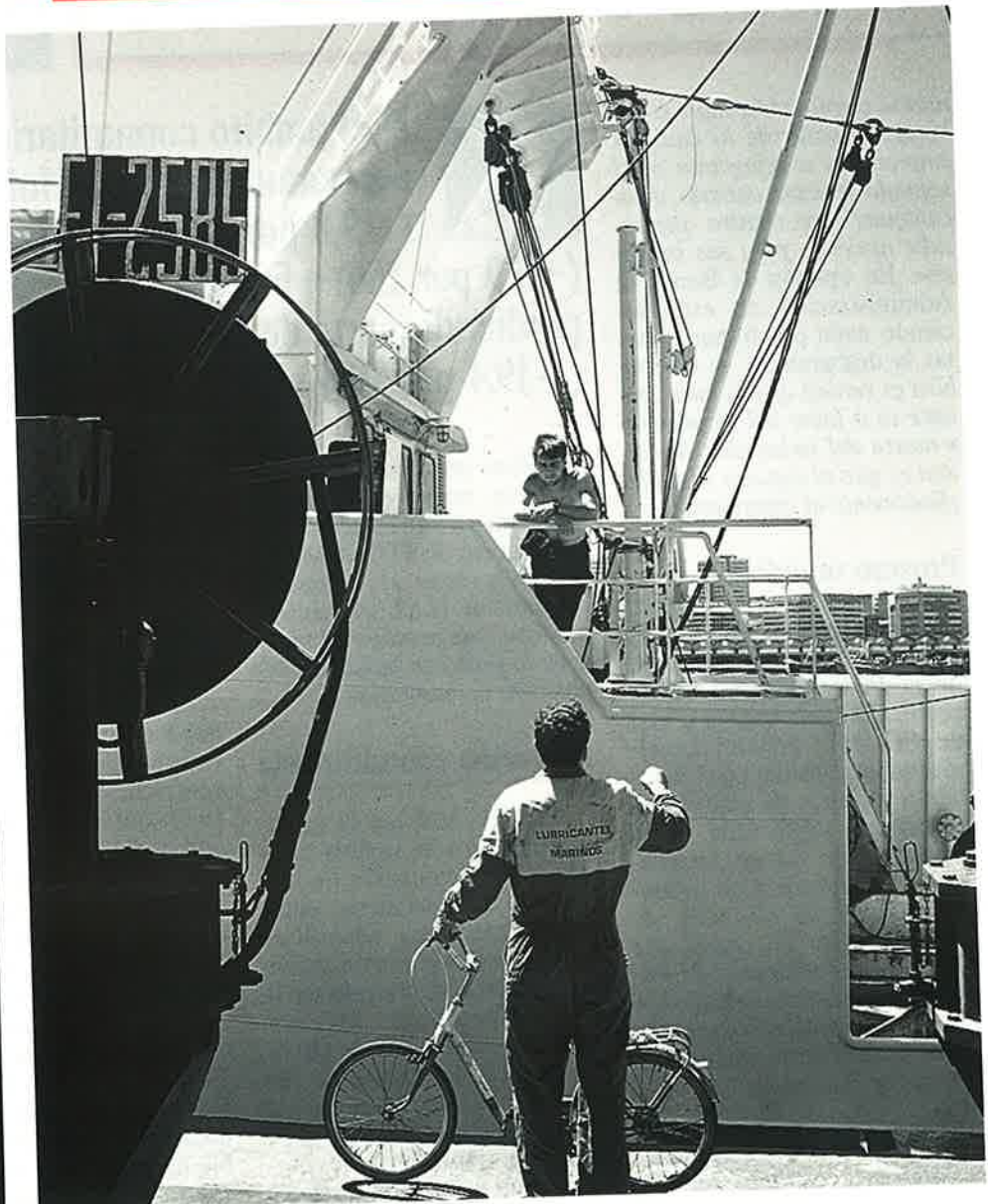
Para UGT, la salida a segundos registros de un porcentaje considerable del tonelaje bajo pabellón español no es un fenómeno aislado, sino un dato más que evidencia «la falta de una política adecuada a la vez atractiva para el empresario y capaz de frenar la caída de la flota». En todo caso, señalaba el portavoz de UGT de Marina Mercante, Carlos Bonet, ésta sería la penúltima desbandada, ya que «si no se toman medidas serias la última desbandada se producirá en 1997, cuando concluya la mo-

FLOTA MERCANTE DE PABELLON ESPAÑOL AL 15 DE DICIEMBRE DE 1991

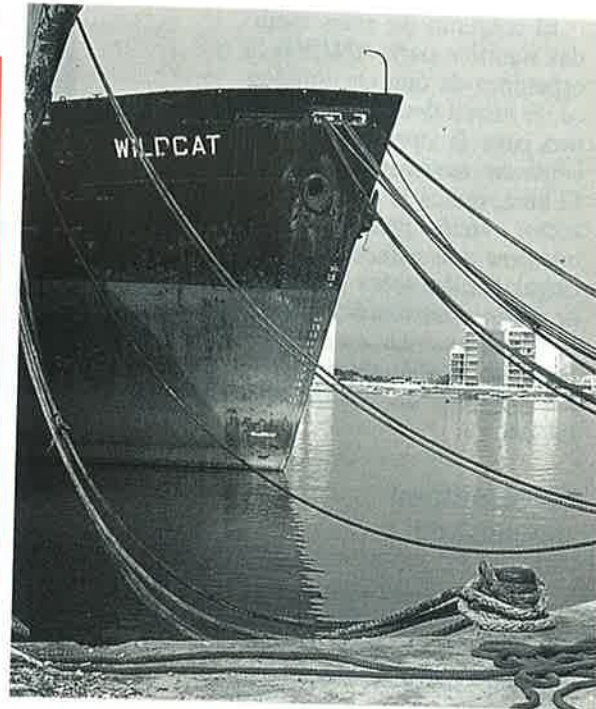
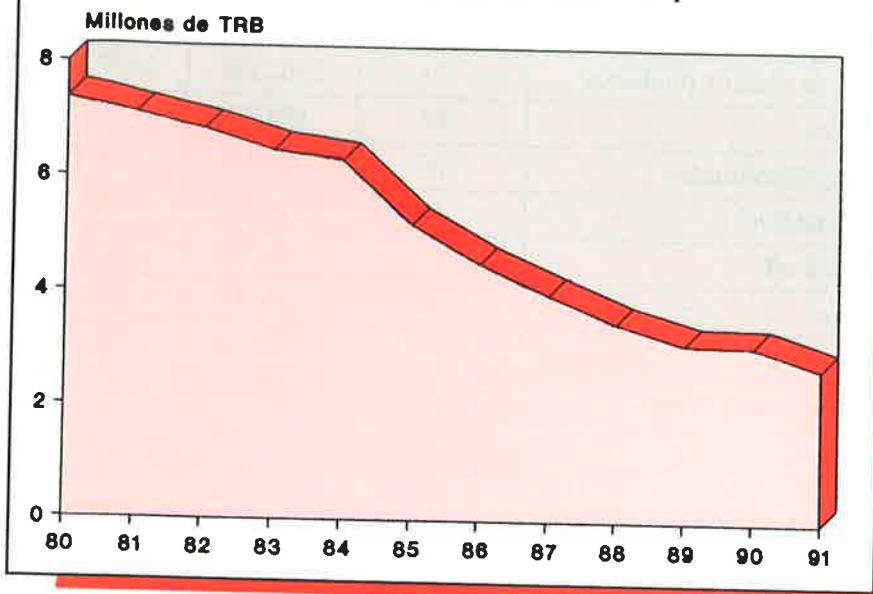
Tipos de buques	Buques	TRB	TPM
Petroleros de crudo y productos	50	1.367.188	2.777.722
Bulkcarriers	37	690.974	1.275.156
Carga general/polvivalentes	76	136.035	228.658
Portacontenedores	42	114.103	175.536
Roll-on/Roll-off	48	84.773	152.491
Frigoríficos	18	25.709	39.650
Gaseros	9	27.966	26.574
Buques de pasaje y ferries	50	117.261	38.069
Otros buques especiales	57	154.051	238.473
TOTAL	387	2.718.060	4.952.329

de diciembre de cada año)

1990		1991 (1 junio)	
Núm. de buques	Miles TRB	Núm. de buques	Miles TRB
56	1.556	54	1.472
1	63	0	0
43	797	43	797
92	176	93	179
43	114	43	114
48	81	50	*6
21	33	21	33
9	25	9	25
55	150	55	150
48	115	48	115
416	3.111	416	2.971



EVOLUCION FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA (Al 31 de diciembre de cada año)



ratoria comunitaria sobre el cabotaje, a partir de lo cual los empresarios se refugiarán en el segundo registro canario o en cualquier otro registro que resulte atractivo para sus intereses». En opinión de Bonet, la Administración no está haciendo nada por frenar o evitar la desbandada, ya que «si bien es verdad que lo poco que hace es a favor del empresario y nunca del trabajador, la verdad es que ni siquiera se ayuda eficazmente al empresario».

Proceso mundial

En similares términos se expresaba el secretario general de la Federación del Transporte, Comunicaciones y Mar de CC. OO., Andoni Lecertúa, quien considera que la salida a registros de conveniencia afecta, sobre todo, a las empresas de tráfico internacional y responde a un «proceso mundial de búsqueda de abaratamiento de costes que implica la contratación de trabajadores desregularizados y que está convirtiendo a los marinos españoles en ciudadanos de cuarta categoría».

Para Lecertúa, los datos del estudio de ANAVE «son suficientemente contundentes» y

EN el ámbito comunitario han aumentado su flota Holanda (+9,8 por 100), Grecia (+7,9 por 100) y Francia (+5,4 por 100), perdiendo parte de su tonelaje Portugal (-19,4 por 100) y Bélgica (-18,5 por 100).

anuncian un futuro extremadamente negativo. La única alternativa a este estado de cosas, a juicio de FETCOMAR-CC. OO., sería «la adopción por parte de la CE de medidas positivas que permitieran mantener la flota con bandera y tripulación comunitaria».

Evolución contradictoria

ANAVE atribuye la evolución negativa de la flota mercante a la conjunción de una serie de circunstancias, entre las que menciona, además de la ya expresada liberalización comunitaria, el acuerdo de la CE de liberalización del cabotaje que, admitiendo la vigencia anual de la cláusula de salvaguardia, entraría en vigor a partir del 1 de enero de 1994 para los transportes de productos no estratégicos o entre

puertos peninsulares, la deprimida situación de los niveles de fletes en casi todos los mercados y la no disponibilidad en el 92 de segundo registro español y de las bonificaciones fiscales y de Seguridad Social ligadas al mismo.

La flota de pabellón español ha vivido en los últimos veinte años una evolución contradictoria. A finales de 1972 contaba con una capacidad de 3.941.000 TRB, registrando un aumento sobre los dos años anteriores. Este proceso se mantendría en los años sucesivos hasta alcanzar en 1979 un tonelaje de 7.367.000 TRB, sosteniéndose en un nivel muy similar en 1980 (7.367.000 TRB), iniciando a partir de ese momento un descenso imparable hasta situarse en los albores de 1993 en la cota mínima

de los 2.125.942 toneladas de registro bruto.

Flota mercante mundial

La flota mercante mundial ha vivido en el mismo intervalo de tiempo un proceso muy diferente. Así, mientras en la primera mitad de la década de los ochenta se apreciaba un estancamiento en el tonelaje, con ligero retroceso, desde los, aproximadamente, 420 millones de TRB en 1990 a unos 390 en 1986-88, a partir de esa fecha se registra una línea claramente ascendente que arroja un balance, a mediados de 1992, de 444,305 millones de TRB, con un aumento del 2 por 100 sobre el año anterior. (De este volumen, 418,778 millones corresponden a buques mercantes y 25,527 millones a no mercantes.) Simultáneamente se había producido una reducción del 0,3 por 100 en el número de unidades, que era en la misma fecha de 79.845 buques.

Los mayores aumentos en el tonelaje de la flota mundial se registraron en el grupo de portacontenedores (+7,9 por 100) el denominado «otros mercantes», que agrupa a los buques especiales quimique-



ALGUNAS VARIACIONES SIGNIFICATIVAS DURANTE 1991 EN EL TONELAJE REGISTRADO EN LOS DIFERENTES PABELLONES

Registros especiales		Registros libres		Otros	
Luxemburgo	+ 169,0%	Malta	+ 53,0%	Bélgica	- 83,9%
Dinamarca	+ 14,4%	San Vicente	+ 39,9%	España	- 12,9%
Alemania	+ 4,1%	Bahamas	+ 28,7%	Reino Unido	- 1,6%
		Panamá	+ 14,4%	Grecia	+ 10,9%
		Chipre	+ 10,7%		

COMPOSICION DE LA FLOTA MUNDIAL AL 1 DE JULIO DE CADA AÑO

Tipos de buques	1990		1991	
	Buques	Mill. TRB	Buques	Mill. TRB
Petroleros	6.609	134,835	6.768	138,897
Combinados	360	19,769	358	19,579
Graneleros	4.796	113,421	4.843	116,305
Carga general	19.762	72,685	20.046	73,800
Portacontenedores	1.169	23,900	1.249	25,979
Gaseros	814	10,665	877	11,466
Quimiqueros	1.269	3,847	1.331	4,005
Mixtos carga/pasaje	430	0,829	430	0,849
Transp. vehículos	1.010	7,736	1.027	7,736
Pasaje y ferries	4.087	11,090	4.284	11,818
TOTAL FLOTA MERCANTE	40.306	398,777	41,213	410,434
Otros no mercantes	38.030	24,850	38.817	25,593
TOTAL FLOTA MUNDIAL	78.336	423,627	80.030	436,027

ros, pasaje, rolones, etcétera (+6,6 por 100); gaseros (+5 por 100), y petroleros (+2,9 por 100). Los buques de carga general redujeron su tonelaje un 0,9 por 100.

A lo largo de 1992 la flota mundial se modernizó ligeramente. El 38 por 100 del tonelaje tenía menos de diez años y sólo un 13 por 100 superaba los veinte. El año anterior las cifras eran, respectivamente, del 35 y el 15 por 100. Las flotas más modernas correspondían a Japón, Taiwan, Filipinas y Alemania. Las de mayor edad a San Vicente, Estados Unidos, China, Rusia y Malta.

En cuanto a potencia, se mantienen inamovibles en las primeras posiciones Liberia, 12,4 por 100 del tonelaje mundial; Panamá, 11,2 por 100, y Japón, 5,7 por 100. En los puestos siguientes se han producido algunas alteraciones, las primeras desde 1987. Grecia (que aumenta su tonelaje un 7,9 por 100) supera a Noruega, que lo reduce en casi el 5 por 100. Estados Unidos, por su parte, ha perdido un 10,2 por 100 de su tonelaje. Paralelamente se han detectado incrementos espectaculares en algunos de los registros abiertos con flotas de menor peso relativo. Este es el caso de San Vicente (+62 por 100), Malta (+46,4 por 100), Hong-Kong (+17,9 por 100) y Bahamas (+14,3 por 100).

En el ámbito comunitario, además de Grecia, Holanda ha visto aumentar su flota un 9,8 por 100 y Francia el 5,4 por 100, materializados en los registros off-shore de las Antillas Holandesas y de las Islas Kerguelen, respectivamente, ya que en ambos casos se redujo el tonelaje en los registros tradicionales holandés y francés.

Las mayores reducciones en pabellones comunitarios se produjeron en Portugal (-19,4 por 100) y Bélgica (-18,5 por 100). Para el conjunto de la flota comunitaria los últimos diez años han supuesto una pérdida de potencial de casi 10 puntos, pasando del 22,3 por 100 de la flota mundial en 1983 al escaso 12,5 por 100 de 1992. ■

Mery VARONA



El Gobierno fija el SMI en 58.530 pesetas mensuales

EL SALARIO MINIMO AUMENTA UN 4 POR 100

El Salario Mínimo Interprofesional subirá este año un 4 por 100 con respecto a la cuantía vigente en 1992. El SMI, que tiene efectos desde el 1 de enero, se fijó en 58.530 pesetas mensuales, y de 38.670 para los trabajadores menores de dieciocho años.

EL Consejo de Ministros aprobó el pasado mes de enero el nuevo decreto que regula el Salario Mínimo Interprofesional para 1993. La nueva cuantía del SMI, que se aplicará desde el 1 de enero a todos los trabajadores fijos, eventuales o temporeros, así

como empleados del hogar, supone un incremento del 4 por 100 respecto a la cuantía del año anterior.

El salario mínimo de 1993 para trabajadores fijos en agricultura, industria y servicios se sitúa en 1.951 pesetas al día para los mayores de dieciocho años; es decir, 58.530 pesetas mensuales en 14 pagas, lo que

significa 819.420 pesetas anuales. Los menores de dieciocho años recibirán 1.289 pesetas diarias o catorce pagas de 38.670 mensuales, lo que supone 541.380 pesetas anuales.

Los trabajadores eventuales y temporeros, siempre que los servicios en una misma empresa no excedan de ciento veinte días, percibirán también la parte proporcional de la retribución de los domingos y festivos, así como de las dos gratificaciones extraordinarias correspondientes al sala-

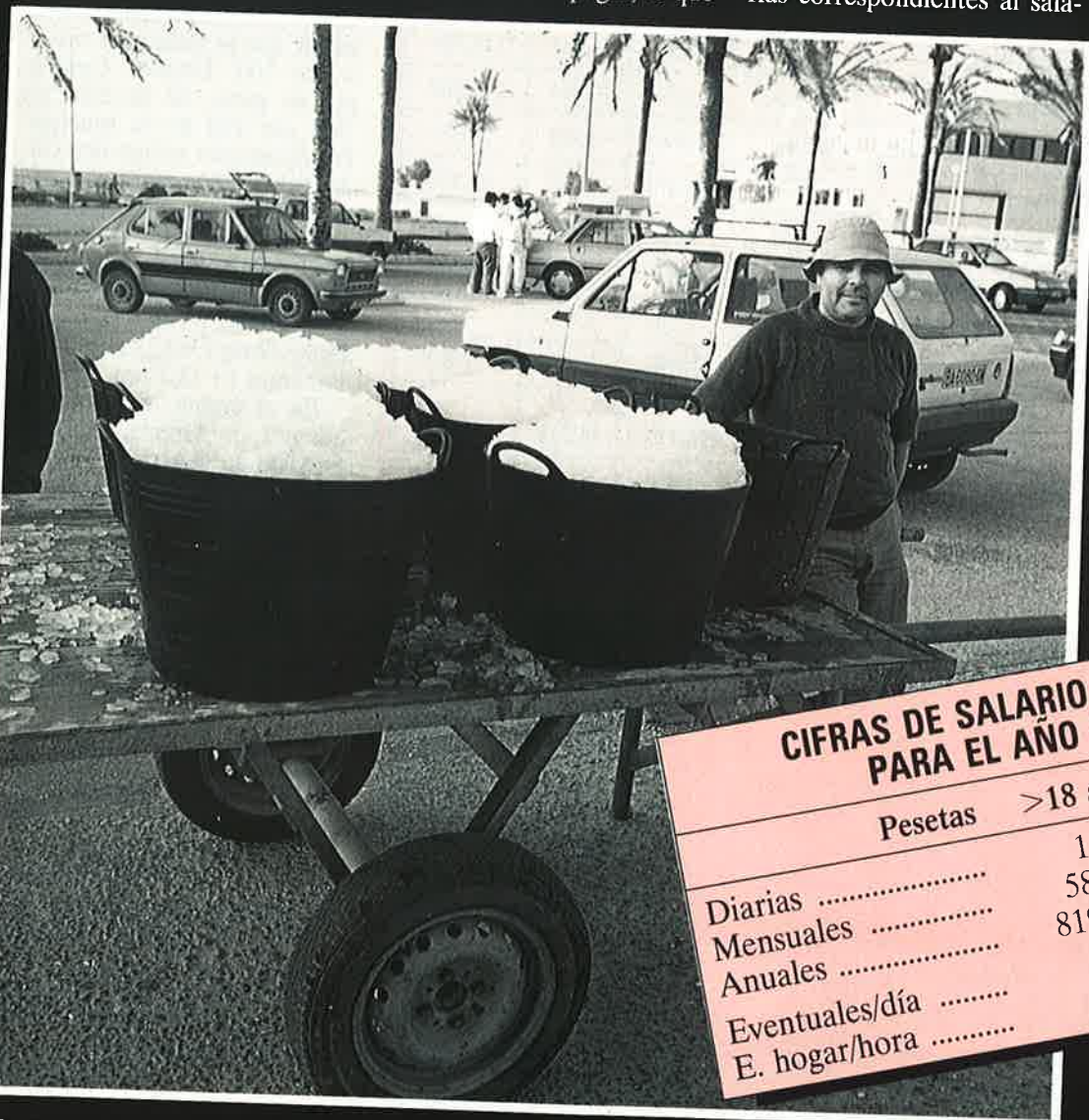
rio de treinta días, sin que puedan ser inferiores a 2.773 pesetas por jornada legal para mayores de dieciocho años, y para menores de esa edad, de 1.832 pesetas por jornada legal.

En cuanto a los empleados del hogar que trabajen por horas, los salarios mínimos por hora trabajada queda estipulado en 454 pesetas para los mayores de dieciocho años, y en 300 pesetas para los menores de dieciocho años.

Este incremento general del 4 por 100, acordado tras las consultas con las organizaciones sindicales y patronales más representativas, es el resultado de considerar de forma conjunta el IPC, la productividad media nacional alcanzada, el incremento de la participación del trabajo en la renta nacional y la coyuntura económica general, tal y como establece el Estatuto de los Trabajadores.

La evolución del Salario Mínimo Interprofesional desde 1980 casi se ha triplicado, ya que en 1980 el SMI se situó en 21.890 y actualmente se encuentra en 58.530 para el presente año. ■

I. O.



CIFRAS DE SALARIO MINIMO PARA EL AÑO 1993

Pesetas	>18 años	<18 años
Diarias	1.951	1.289
Mensuales	58.530	38.670
Anuales	819.420	541.380
Eventuales/día	2.773	1.832
E. hogar/hora	454	300

SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL (1977-1993)

Años	Salario Mínimo Interprofesional (*)		Variación año anter. (%)	IPC acumulado (%)	Indice SMI 1982 = 100	Indice IPC 1982 = 100	SMI real 1982 = 100 (IPC dic.-dic.)
	Anual	Mensual					
1977	176.880	13.200	30,4	26,4	40,6	44,6	91,2
1978	220.698	16.470	24,8	16,6	53,0	56,3	94,1
1979	258.151	19.265	17,0	15,5	66,1	65,7	100,7
1980	293.326	21.890	13,6	15,2	77,3	75,9	101,9
1981	333.767	24.908	13,8	14,4	87,9	87,4	100,5
1982	381.096	28.440	14,2	14,0	100,0	100,0	100,0
1983	430.944	32.160	13,1	12,2	113,1	112,2	100,8
1984	465.516	34.740	8,0	9,0	122,2	122,3	99,9
1985	498.078	37.170	7,0	8,2	130,7	132,3	98,8
1986	537.876	40.140	8,0	8,3	141,1	143,3	98,5
1987	564.810	42.150	5,0	4,6	148,2	149,9	98,9
1988	590.136	44.040	4,5	5,8	154,9	158,6	97,6
1989	625.512	46.680	6,0	6,9	164,1	169,5	96,8
1990	700.140	50.010	11,9 (**)	6,5	183,7	180,6	101,7
1991	745.500	53.250	6,5	5,5	195,6	190,5	102,7
1992	787.920	56.280	5,7	5,4	206,8	200,8	103,0
1993 (e.)	819.420	58.530	4,0	4,5	215,0	209,8	102,5

Fuente: INE (IPC) y Ministerio de Trabajo.

NOTAS: Las cantidades correspondientes al período 1977-1981 reflejan la media ponderada de los diferentes importes del SMI vigentes a lo largo de cada uno de los años.

(*) Mayores de 18 años.

(**) Resultado obtenido al comparar el nuevo importe anual para 1990 (a razón de 14 pagas de 30 días) con el vigente en 1989 (a razón de 12 pagas de 30 días y dos de 21 días). El porcentaje resultante (11,9) no incluye el impacto en promedio sobre el SMI de los cambios introducidos en 1990 que suprimieron el tramo de trabajadores de 16 a 17 años y que elevaron el 15,2 por 100 la cuantía del tramo de trabajadores de 17 a 18 años (el impacto total de estos cambios se estima en 5,8 puntos porcentuales adicionales al 11,9 por 100 incluido en el cuadro para 1990). Este conjunto de modificaciones en la estructura del SMI es el primero que se produce desde 1982.





Medida de salvaguardia utilizada por el Gobierno español

Primer retraso de tres meses en la liberalización del cabotaje

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha acordado la suspensión durante tres meses del Reglamento comunitario sobre Cabotaje Marítimo, que debía haber entrado en vigor el pasado 1 de enero. La moratoria tiene carácter provisional y supone que durante el tiempo de aplicación toda navegación de cabotaje con finalidad mercantil quedará reservada a buques mercantes españoles.



LA Orden Ministerial tiene fecha de 23 de diciembre último y supone la aplicación de una de las medidas de salvaguardia previstas en el propio Reglamento número 3577/92 del Consejo de las Comunidades Europeas, por el que se establece el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembro; es decir, la liberalización del cabotaje marítimo. Dicho Reglamento señala en su artículo primero que a partir del 1 de enero de 1993 «la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro se aplicará a los armadores comunitarios que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado miembro, siempre que cumplan todos los requisitos necesarios para poder efectuar servicios de cabotaje en dicho Estado miembro».

La Orden Ministerial ahora dictada pretende salvaguardar los intereses de los armadores nacionales, pa-

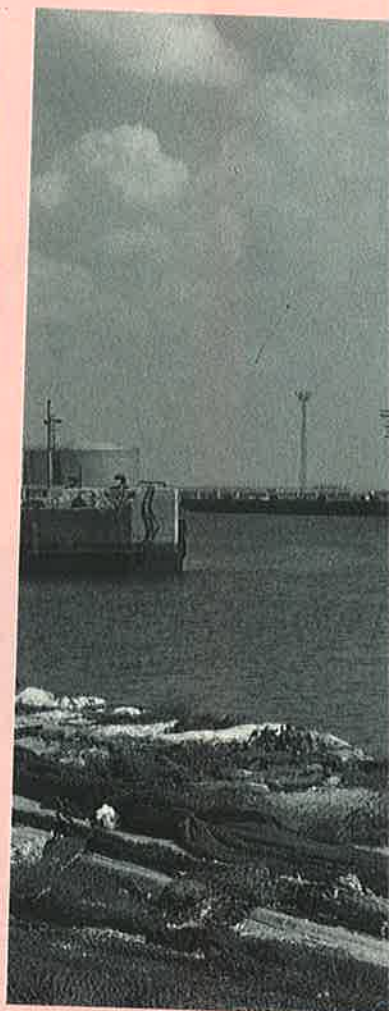
ra lo cual suspende la aplicación en España del citado Reglamento «en lo que se refiere a los tráficos de cabotaje nacional entre puertos o puntos peninsulares distintos a los relacionados en su artículo sexto (islas del Mediterráneo, archipiélago canario, Ceuta y Melilla), para los que, en todo caso, regirán las exclusiones temporales determinadas en dicho precepto». En la misma orden se recuerda que la propia Comisión de la CE «formuló una declaración reconociendo que la liberalización inmediata del cabotaje marítimo continental podría producir serias perturbaciones en el mercado español de transporte interno», y se remite al artículo quinto del mismo Reglamento, en el que se autoriza a los propios Estados a la adopción unilateral de medidas provisionales adecuadas por razones de emergencias.

Trámite burocrático

En el mismo sentido, se menciona el compromiso de la Administración

española con la patronal del sector y las centrales sindicales para solicitar una moratoria de un año acogiendo-se a la cláusula de salvaguardia prevista en el Reglamento. Esta circunstancia llevaba a Andoni Lecertúa, secretario general de FETCOMAR-CC. OO., a considerar el plazo provisional abierto por el MOPT como «un mero trámite burocrático a la espera de que se formule la petición de moratoria hasta el 1 de enero de 1994». Una moratoria cuyos términos, insistía Lecertúa, «tendrán que ser negociados con los sindicatos, según se comprometió Manuel Panadero (secretario general para los Servicios de Transporte del MOPT)». Las medidas amparadas por la Orden Ministerial de 23 de diciembre no podrán estar en vigor durante más de tres meses y podrán ser derogadas o confirmadas por la Comisión.

También UGT consideraba el plazo de tres meses un mero «paso previo» para la ampliación de la prórroga a un año, manifestándose «abso-



Primer retraso de tres meses en la liberalización del cabotaje

lutamente a favor de prorrogar la actual situación, toda vez que el sector no está preparado para afrontar el impacto que tendrá la liberalización, en lo que supone de competencia exterior, incluidos los Segundos Registros Europeos». El ugetista Carlos Bonet expresaba su confianza en que la moratoria de un año sea utilizada para adaptarse a las nuevas condiciones de trabajo de esta parte del sector marítimo, «ya muy machacado y que, de lo contrario, sería barrido del todo».

La patronal ANAVE recordaba, por su parte, que «en los últimos meses las empresas navieras españolas han transferido muchos de sus buques a registros internacionales», decisión que ha repercutido en un descenso notable del tonelaje bajo pa-

bellón español. En consecuencia, ANAVE apunta la necesidad de que se aproveche el plazo adicional de doce meses que previsiblemente dispondrán las navieras españolas «para la mejora de la competitividad de nuestros buques mediante la efectiva puesta en práctica del Registro Especial, acompañada de la instrumentación, por la vía normativa y presupuestaria más urgente, de las bonificaciones en las cargas fiscales y de Seguridad Social previstas».

Por otra parte, el artículo sexto preveía ya una moratoria con carácter excepcional hasta el 1 de enero de 1999 para el cabotaje insular dentro del Mediterráneo y el cabotaje relativo a los archipiélagos de Canarias, Azores y Madeira y Ceuta y Melilla, islas francesas situadas frente a la costa del Atlántico y los departamentos franceses de Ultramar.

Liberalización escalonada

Las negociaciones para la liberalización del cabotaje en el seno del

Consejo de Transportes, primero, y en el de las Comunidades Europeas, después, evidenciaron la existencia de dos posturas encontradas entre los Estados miembro. De un lado, los países nórdicos, con flotas potentes y competitivas, partidarios de una liberación total y rápida que les permitiera penetrar en el mercado del transporte marítimo europeo, y de otro, los países del sur, con flotas anticuadas y menos competitivas, partidarios de un aplazamiento de la liberalización hasta 1996 que diera un margen de tiempo a las navieras nacionales para competir en mejores condiciones. Finalmente, se llegó a una postura intermedia, admitiéndose en parte las reclamaciones del bloque del sur. De hecho, el Reglamento contempla una liberalización escalonada del cabotaje para los «servicios marítimos prestados en el Mediterráneo y en las costas de España, Portugal y Francia», que será hasta el 1 de enero de 1995 para los servicios de crucero, hasta 1997 para el transporte de mercancías de interés es-



tratégico, hasta 1998 para los servicios efectuados por buques de menos de 650 TRB y hasta el 1 de enero de 1999 para los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores. En el caso de Grecia, la moratoria se prorrogaba hasta el 1 de enero del 2004 «por motivos de cohesión socioeconómica».

Líneas regulares de cabotaje

En España el transporte marítimo interno se realiza mediante líneas regulares de cabotaje que comunican los distintos puertos peninsulares o insulares y la Península con los archipiélagos balear y canario y con las ciudades españolas del norte de África.

El tráfico de pasajeros y vehículos se realiza a través de la Compañía Trasmediterránea, con líneas que enlazan la Península con Baleares, Canarias y norte de África; Fletamientos de Baleares, S. A. (Flebas), con servicios entre la Península y Baleares y otros interinsulares;

Naviera Formentera, S. A. (Naviforsa), Grupo Trasmapi, Servicios y Concesiones Marítimas Ibicencas, ambas con tráfico interinsular en Baleares; Naviera Alisur, S. A., y Ferry Gomera, S. A., en ambos casos con servicio interinsular en Canarias, e Isnasa, Isleña de Navegación, que enlaza la Península con el norte de África.

Empresas con servicios exclusivamente de pasajeros son Marítima de Formentera, S. A., y Naviera Costa Tur, con líneas de tráfico interinsular en Baleares; Líneas Marítimas Romero, S. L., Miramar, Nortour y Líneas Salmón cubren el tráfico interinsular en Canarias. El pasaje entre Santa Pola y Tabarca lo cubren la Naviera Punta Falco, S. A., y Tomás Parodi y Tomás Baeza, en tanto que Cruceros Kontiki hacen la línea Alicante-Tabarca. Finalmente, la empresa Manuel Ferradas cubre la línea Marín-Rajo-Isla Ons.

El cabotaje exclusivamente de carga entre la Península y Baleares lo cubren Iscomar (Isleña Marítima

de Contenedores, S. A.), Naviera Mallorquina, S. A., Transbaleaar, S. A., y Transportes Marítimos Alcudia, S. A., y entre la Península y Canarias las empresas Mar Hespérides y Naviera Guadiaro, Frigo Lines, S. A., Naviera Pinillos, S. A., Contenemar e Iscomar, Contenedores Mediterráneo, Naviera del Atlántico, S. A., Navicar, S. A., Naviera del Odiel, Navicon y Marítima Arroyofrío y Maersk España, S. A. El transporte de carga entre las islas Canarias se cubre con los servicios de las empresas Antonio Armas Curbelo, S. A., Agrumar y Naviera Jarugo, S. A. La naviera Marítima de Peregar, S. A., sirve la línea entre la Península y el norte de África, y María Arques Chacopino el cabotaje entre Santa Pola y la isla Tabarca. Existe, además, un consorcio formado por Naviera Odiel, Navicón, S. A., y Contenedores Mediterráneo que cubre una línea mixta entre el Mediterráneo español y Francia: Astromar, S. A. ■

Mery VARONA



COMPROMISO DE LOS MINISTROS DE TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE DE LA CE

La CE elaborará una política común en seguridad marítima

Los ministros de Transportes y Medio Ambiente de la Comunidad Europea analizaron en su reunión del pasado 25 de enero los accidentes ocurridos tanto en La Coruña como en las islas Shetland, donde los petroleros vertieron al mar miles de toneladas de crudo, con los consiguientes efectos negativos para el sector de la pesca y, en general, para el medio ambiente. Objetivo de los responsables de estos departamentos en el marco de la Comunidad Europea era estudiar las causas que originaron dichos siniestros, con vistas a la adopción



Bruselas felicitó a los Gobiernos de España y el Reino Unido por su rapidez y eficacia en la lucha contra las mareas negras.

de medidas preventivas. Al final de la reunión no se produjo ningún acuerdo concreto sobre este asunto, aunque se adoptaron una serie de compromisos y recomendaciones para su cumplimiento por parte de los países miembros. En contra de quienes mantenían la necesidad de medidas drásticas, la Comunidad Europea, dentro de los mismos objetivos, optó por una línea de trabajo a medio plazo encaminada a lograr una mayor seguridad marítima en sus aguas, así como una mejor prevención de la contaminación.

EN opinión de responsables de Anave, la Comunidad Europea ha descartado tomar medidas drásticas, como la retirada inmediata que se solicitaba de los barcos mayores de quince años que, en su opinión, respondía solamente a intereses económicos muy determinados; la exigencia de barcos de doble casco, o la nacionalidad de las tripulaciones. Según fuentes de Anave, en muchas ocasiones se plantean estos factores como los principales responsables de los accidentes, cuando no es así.

A corto y medio plazo la Comunidad Europea va a trabajar en la aplicación de unos compromisos que se concretan en un comunicado por el que el Consejo de la CE:

— Manifiesta su preocupación por los citados accidentes y por sus efectos sobre el ecosistema marino.

— Felicita a los Gobiernos de España y el Reino Unido por la rapidez y eficacia de su actuación.

— Reconoce la necesidad de una nueva acción concertada a nivel nacional, comunitario e internacional (en el marco de la OMI) para reducir al mínimo el peligro de contaminación por petróleo y otras mercancías peligrosas.

— Invita a los Estados miembro:

a) A actuar en una serie de aspectos específicos en el marco de la OMI y del Memorándum de París.

b) A ratificar lo antes posible los convenios de 1969 y 1971 sobre responsabilidad y fondos de indemnización (así como los protocolos de 1984 y 1992 relativos a los mismos); el Convenio internacional de 1989 sobre salvamento en la mar y el Convenio internacional de 1990 sobre intervención y cooperación contra la contaminación.

c) A considerar la posibilidad de establecer una zona económica exclusiva o, al menos, la extensión de la jurisdicción de los Estados, con el fin de poder aplicar de forma más efectiva las medidas de protección del medio marino.

— Invita a la Comisión a elaborar con urgencia una comunicación sobre una «Política común en materia de seguridad marítima» que incluya:

a) La aplicación convergente y estricta en la CE de la normativa internacional sobre:

- Construcción, mantenimiento y certificación de buques.

- Revisión de las tarifas portuarias para no penalizar a los petroleros con lastre segregado.

- Posibilidad de negar el acceso a los puertos de la CE a los buques que no cumplan las reglamentaciones internacionales.

- Responsabilidad financiera de los propietarios de los cargamentos peligrosos.

b) Favorecer el desarrollo coherente y armonizado de las infraestructuras marítimas, en particular:

- Las destinadas a la vigilancia y ayuda a la navegación, así como a la coordinación de los recursos existentes para remolque y salvamento.

- Identificación en la CE de zonas de interés ecológico que deban tenerse en cuenta a la hora de establecerse en la OMI las rutas y zonas a evitar.

- Desarrollo de un sistema más completo de información sobre los buques que atraviesen aguas de la CE.

- Instalaciones de recogida de residuos contaminantes.

c) Planificación y promoción de actividades de

investigación y desarrollo, tanto sobre las técnicas de seguridad y protección del medio ambiente en general como, en particular, sobre las características constructivas de los buques y sobre la incidencia del error humano en los accidentes.

d) Una nueva propuesta en relación con la creación de un registro comunitario (EUROS).

Actuaciones propuestas en el marco de la OMI

— Definición de requerimientos para el reconocimiento de las Sociedades de Clasificación.

— Definición de requerimientos a respetar por los Estados para la delegación de las inspecciones, con el fin de evitar posibles abusos de los pabellones de conveniencia.

— Elaboración de directrices para el reforzamiento de las inspecciones de los petroleros.

Con carácter inmediato no se tomarán medidas drásticas, como la eliminación de barcos con más de quince años o la exigencia de doble casco, como solicitaban algunas organizaciones.

— El trabajo con vistas a la reducción de los accidentes por error humano.

— El desarrollo de la capacidad de comunicación en una lengua común a bordo de los buques.

— Eliminación progresiva de los buques petroleros y ferries existentes que no cumplan las normativas actuales en materia de seguridad y prevención de la contaminación (Marpol 82).

— Adopción y aplicación de un código de gestión de seguridad y de un sistema de identificación de los buques.

— Definición de las rutas a utilizar por los buques con mercancías peligrosas, para evitar las zonas ecológicamente vulnerables.

— Notificación obligatoria de los buques que penetren en una zona con separación de tráfico (VTS).

— Aplicación efectiva y eficaz de las normas internacionales en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación.

— Revisión y mejora, si es preciso, de los planes de actuación urgente en caso de accidente.

— Análisis de la posibilidad de desarrollar un sistema de sanciones y de responsabilidad civil respecto de la contaminación del medio ambiente.

— Puesta en práctica de la resolución A.772 (17) de la OMI sobre medición de arqueo para los petroleros con lastre segregado.

— Elaboración de exigencias uniformes sobre los servicios de practicaje.

En el marco del Memorandum de entendimiento de París

— Reforzamiento del control por el Estado del puerto, especialmente sobre las exigencias operativas relativas a la seguridad, la prevención de la contaminación y la cualificación de la tripulación.

— Elaboración de procedimientos que indiquen los buques a inspeccionar con prioridad y criterios armonizados para la inmovilización de los buques que no respondan a las normas.

— Promoción de la cooperación internacional para la puesta en práctica de sistemas de control análogos al establecido en el Memorandum.

— Convocatoria de una conferencia ministerial sobre el control por el Estado del puerto, para revisar las medidas que proceda aplicar para alcanzar los objetivos del Memorandum.

En resumen, un amplio paquete de medidas donde priman las preventivas, para cambiar progresivamente tanto las condiciones de la flota como las medidas o servicios correspondientes en puerto. ■





LOS ARMADORES ANDALUCES DENUNCIAN LA ENTRADA MASIVA DE PESCADO DE MARRUECOS

La Federación de Armadores de Andalucía (FAAPE) ha venido protagonizando desde los primeros días del año una serie de acciones pacíficas en protesta por la entrada masiva de pescado marroquí por la aduana de Algeciras y otros puertos de la Comunidad Autónoma, mientras que la

Piden a la autoridades europeas y españolas que obliguen al Gobierno de Rabat a respetar el paro biológico de forma recíproca

flota española respeta desde el pasado 1 de enero el paro biológico de dos meses de duración contemplado en el convenio entre la CE y Marruecos. Los armadores instaron a las autoridades a exigir al Gobierno de Rabat que cumpla el convenio recíprocamente.

LA flota de la CE que faena en los caladeros marroquíes, un total de 730 barcos comunitarios, de los que 650 son españoles y básicamente andaluces, permanece inactiva y sin percibir ninguna ayuda de la Administración durante los meses de enero y febrero, mientras que sociedades mixtas hispano-marroquíes y pesqueros de terceros países continúan ejerciendo su actividad extractiva en el caladero magrebí, según denunció Pedro Maza, el presidente de la citada Federación Andaluza de Armadores. También precisó la existencia de barcos coreanos y rusos.

Por tal motivo, la FAAPE ha pedido a las autoridades europeas y españolas que exijan al Gobierno de Rabat el cumplimiento recíproco del acuerdo adoptado entre Bruselas y la capital marroquí.

Según fuentes del sector consultadas, la situación por la que está pasando la flota andaluza, y en concreto de Málaga, Almería, Huelva y de varias localidades de la provincia gaditana, entre ellas Algeciras y el Puerto de Santa María, está provocando «una auténtica crispación entre los armadores y sus tripulaciones, ante la inactividad pasmosa de las autoridades pesqueras».

El amarre de la flota afectó a 180 arrastreros andaluces dedicados a la pesca de la gamba, además de a 1.500 empleos directos y 10.000 indirectos.

Mientras, la flota marroquí continúa faenando, al igual que otros barcos no comunitarios, y el pescado que entra en España, de gran calidad, es introducido en camiones y contenedores por diversos puertos andaluces.

Con esta entrada indiscriminada de pescado, según los armadores, sólo se enriquecen

los intermediarios, quienes no arriesgan prácticamente nada en comparación con estos empresarios, que son los que tienen que afrontar gastos importantes, además de las licencias de pesca.

Representantes de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz destacan que la cláusula sobre la parada biológica incluida dentro del convenio entre la CE y Marruecos «resultó fundamental para la firma de dicho convenio, ya que sin ella no se llevaría a cabo el acuerdo».

biológica, no se contemplan subvenciones.

Acusaciones de Marruecos

Esta situación se ha visto agravada por la denuncia de diversos sectores nacionalistas marroquíes, que insistían en que la flota comunitaria está causando un grave daño a sus recursos, a la que también acusan de utilizar artes no reglamentarias, aspecto éste que rechazan los armadores, quienes aseguran que existen fuertes controles por

rio de Pesca «efectuar una investigación científica para evaluar las posibilidades de pesca en dicha zona».

Por su parte, el periódico socialista «Itihad Ishtiraki» informaba que las cofradías de pesca costeras habían formado una liga y criticaban «la utilización por parte de las flotas extranjeras de métodos destructivos de la riqueza pesquera».

El periódico «Al Bayan» reflejaba en sus páginas que «los armadores marroquíes estiman que la flota europea de pesca de altura gana por su actividad anual en las aguas marroquíes



Según portavoces de la citada asociación, el comisario español Manuel Marín destacó que la parada biológica recogida en el convenio era para todas las flotas, y añaden que «los hechos están demostrando que no se está cumpliendo y que quizá no exista dicha cláusula».

Asimismo indican que mientras que en el anterior convenio el período de paro biológico tan sólo era de un mes y el Gobierno subvencionaba a los armadores por ello, en el actual acuerdo, con el doble de tiempo de parada

parte de la Administración española.

Así, el periódico nacionalista marroquí «Al Alam» publicaba en una edición que el permiso marroquí a la flota europea para faenar en las aguas territoriales del norte del país significa la destrucción de la riqueza pesquera.

El mismo rotativo destacaba que «la mayoría de la riqueza pesquera en esta zona ha sido destruida a causa de la utilización de métodos destructivos por parte de las flotas extranjeras», y pedía al Ministe-

un total de 200 millones de dólares, mientras que la contrapartida que recibe Marruecos es de 55 millones al año».

De igual modo, el citado periódico aseguraba que «el 50 por 100 de las capturas pescadas por los barcos españoles son constituidas por juveniles, lo que amenaza a la riqueza pesquera del país».

Ante estas informaciones, el delegado de la Comisión de la Comunidad Europea en Marruecos, Marc Perini, salió al paso y desmintió los datos publicados en el «Al Bayan». Perini precisó que «el acuerdo

de pesca es un conjunto completo que interesa varios tipos de pesquería y forma parte de una serie de múltiples lazos que unen Marruecos y la CE y no puede ser reducido a cifras inexactas sobre una sola pesquería».

Los armadores que comparten esta problemática se han visto apoyados por la Administración pesquera española, concretamente desde la Consejería de Agricultura y Pesca, y desde la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía se han enviado varios mensajes de protección

nar en Marruecos es caro, ya que entre ayudas, convenios, préstamos sin intereses o muy bajos, más el canon que se abona por barco, promediado en un millón de pesetas, hace que el coste de la pesca en los caladeros marroquíes se eleve a 60.000 millones de pesetas», dijo.

Montoya no descarta que alguien de la CE esté pensando que a consecuencia de este desembolso sea más barato comprar el pescado directamente a Marruecos, lo que considera que *«traería consigo no sólo que la parte social quedara en paro, sino que también*

cofradías que se rigen por el conocido «decreto Manaute» y aquellas que continúan basándose en el decreto nacional.

Instaron a una reunión de la Comisión Mixta

La Interfederativa llegó a solicitar a las autoridades comunitarias, a través de la Dirección General de Pesca, la convocatoria de una reunión de la Comisión Mixta encargada de velar por el cumplimiento del acuerdo pesquero con Marruecos y que, según el artículo 13 del mismo con-

cación del sentido de reciprocidad y que las importaciones de pescado se ajusten a la normativa vigente, así como que les argumentaran las razones por las que no disponen de subvención, solicitando, además, las ayudas acordadas en los años 91 y 92 y la devolución de más de un año de licencias, sin descartar la incorporación de la flota de arrastre al caladero marroquí a principios de febrero y no en marzo, tal y como lo contempla el convenio.

El pasado 15 de enero los armadores andaluces mantuvieron una reunión en Madrid con el secretario general de Pesca, José Loira, para tratar sobre las repercusiones de las paradas biológicas en la flota.

Entre otras conclusiones alcanzadas en este encuentro destaca el compromiso de la Secretaría General de Pesca Marítima de priorizar los pagos por el paro biológico. Según Loira, aún quedan pendientes algunos pagos de 1991, lo que se hará efectivo de inmediato.

Sin embargo, Loira comunicó a los armadores andaluces la imposibilidad de conceder ayudas para compensar los paros biológicos actuales y explicó que se ha producido un cambio sustancial en las normas, precisando que las ayudas de la CE sólo se conceden por atender situaciones coyunturales, tales como vedas o recuperación de caladeros, pero no para temas estructurales, como es el caso de la parada biológica.

El secretario general de Pesca indicó que los recursos son escasos y que la CE ya aporta cada año 16.000 millones de pesetas para que la flota española pueda faenar en aguas marroquíes.

Respecto a que el paro biológico sea respetado recíprocamente por Marruecos, o bien una reducción del período de paralización, Loira se remitió a la reunión de la Co-

del sector pesquero andaluz mostrando su interés por estar al frente de las reivindicaciones del colectivo.

Por los mismos motivos, aunque independientemente a las acciones de los armadores, los pescadores algecireños han protagonizado movilizaciones pacíficas para protestar por la situación que se viene viviendo.

Según declaraciones de Rafael Montoya, presidente de la Interfederativa Andaluza de Cofradías de Pescadores, *«la CE está llevando una mala política en materia de pesca. Fae-*

se perjudicaría a los armadores y a todos aquellos que de una forma directa o indirecta viven de la mar».

Ante tales circunstancias, los pescadores andaluces estaban dispuestos a llegar a la paralización total de la flota pesquera si la Administración no atendía su petición sobre el cumplimiento del paro biológico por parte de Marruecos y la entrada de pescado procedente de este país en los puertos andaluces. Sin embargo, éstas y otras acciones de protesta se vieron obstaculizadas por la diferencia que existe entre las

venio, dicho órgano puede supervisar, interpretar y poner en funcionamiento el acuerdo, así como resolver litigios.

La misma solicitud de una reunión urgente de la Comisión Mixta presentaron los armadores andaluces, quienes exigían que la duración del paro biológico quedara reducida a un mes. Asimismo reivindicaban la interpretación de la palabra paro biológico, al entender que en la actualidad no tiene sentido, ya que está faenando la flota marroquí.

También pedían una expli-



misión Mixta CE-Marruecos prevista para el pasado 28 de enero.

Sobre la importación de pescado marroquí, el secretario general de Pesca indicó que su departamento permanecía trabajando en este asunto en colaboración con Comercio Exterior, Aduanas, la Junta de Andalucía y el sector.

Rafael Montoya mostró su pesimismo ante un posible pronunciamiento positivo por parte de la Comisión Mixta sobre las reivindicaciones del sector, ya que consideraba que «el convenio está firmado y estamos atados por la misma ambigüedad del texto. Hará falta mucha buena voluntad por parte de la CE para que se halle una solución al conflicto, pero mucho me temo que nosotros no somos para la Comunidad más que un grano de arena en el desierto», dijo.

Por su parte, el director general de Pesca de la Junta viajó el miércoles 20 de enero a Marruecos con el fin de entablar contactos con responsables del sector pesquero del citado país.

Este responsable pesquero considera que es preciso agotar las vías de diálogo para que se satisfagan las reivindicaciones del sector pesquero en relación a la reciprocidad de las paradas biológicas. «Una radicalización en las posturas del sector pesquero sería un absurdo en estos momentos», dijo.

Alba también hizo un llamamiento al sector para que agote todas las vías de diálogo. «Creo que la comisión mixta tendrá en consideración las

dificultades que atraviesa el sector andaluz y pondrá soluciones», añadió.

El secretario general de Pesca de la Junta, quien aseguró que en todo momento se ha inclinado por la reciprocidad de las paradas biológicas, se mostró más partidario de normalizar las relaciones con Marruecos y advirtió sobre el peligro que supone introducir factores de desestabilización. «No es lógico que desde España y Andalucía se pretenda dar una imagen de la relación

pesquera con Marruecos que se asemeja mucho a una visión colonial. El tratado firmado con la CE es un tratado de amistad y es por esa vía y la de la comprensión por la que se alcanzarán soluciones», declaró.

Francisco Alba se reunió con su colega marroquí, Mohamed Rami, para tratar sobre la aplicación del tratado y exponer los problemas causados en Andalucía.

En este encuentro le fue comunicado al representante español que los pesqueros marroquíes no respetaban la parada biológica porque el acuerdo no estipulaba que lo debieran hacer, por lo que Alba hizo alusión al compromiso político que hubo por parte de las autoridades marroquíes durante las negociaciones para que las cláusulas del convenio fueran extensivas a la flota marroquí.

Pese a que no se llegó a ninguna conclusión, las autoridades marroquíes indicaron que el Ministerio de Pesca de su país es «receptivo».

Alba también acordó con sus colegas marroquíes la necesidad de continuar los contactos, tanto institucionales como entre armadores y pescadores de ambos países.

Entre las gestiones previas a la celebración de la Comisión Mixta, el secretario general de Pesca de la Junta de Andalucía viajó a Bruselas acompañado del presidente de la FAAPE, Pedro Maza, y del presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Málaga, Esteban Mena, con el fin de abordar el mismo asunto con Manuel Arnal, director general de Pesca de la Comisión Europea.

Entendiendo que Marruecos no podría afrontar dos meses de paro biológico, los armadores y pescadores andaluces manifestaron que estaban dispuestos a recortar el período establecido hasta principios de febrero. ■

Montserrat BARREIRO



Marruecos rompió las esperanzass

El Gobierno de Rabat no ratificó la propuesta de reducir a un mes el período de reposo

Marruecos tenía la última palabra. Al menos así opinaban los representantes de la CE y Marruecos, miembros de la Comisión Mixta, que se reunieron el pasado 28 de enero en Bruselas para abordar la problemática de la flota española, en paro biológico desde el 1 de enero.

La solución que se esperaba era la de reducir a un mes el período en que tanto barcos españoles como marroquíes permanecerían inactivos, cosa que no ha sucedido. Finalmente, el Gobierno de Rabat no ha ratificado tal propuesta, por lo que los 180 barcos andaluces de arrastre tendrán que esperar hasta el 1 de marzo para incorporarse al caladero marroquí.

Poco antes de que el Ministerio de Asuntos Exteriores marroquí tomara esta decisión, los

miembros de la Comisión Mixta de Bruselas habían expresado un mensaje de esperanza a los pescadores españoles. Concretamente, el representante marroquí, Mohamel Tanje, dijo que el período de reposo biológico para los barcos de pesca iba «en el interés de los pescadores tanto marroquíes como españoles, ya que si se agota el pescado nadie podría faenar».

Por su parte, el presidente de la Federación Andaluza de Armadores, Pedro Maza, aseguró poco después de conocer la decisión de Marruecos que se estudiarán las medidas que se pueden adoptar.

Esta decisión de no reducir el paro biológico a un mes también afectará a la flota de palangre, que deberá parar dos meses a partir del 15 de marzo, y a la de la merluza negra, que lo hará en verano. ■

Sin sorpresas.



La calidad **FURUNO** siempre destaca.

Si en algo todos están de acuerdo, es en apreciar la calidad insuperable de **FURUNO**.
 Instale un radioteléfono **FURUNO** y disfrute de un equipo fiable y robusto, desde el modelo más sencillo al más complejo. Millares de usuarios en todo el mundo así lo confirman diariamente.



Son radioteléfonos totalmente digitalizados con todas las prestaciones que Vd. espera. Además incluyen sintonía continua en recepción y están completamente preparados para integrarse en la consola GMDSS de



FURUNO

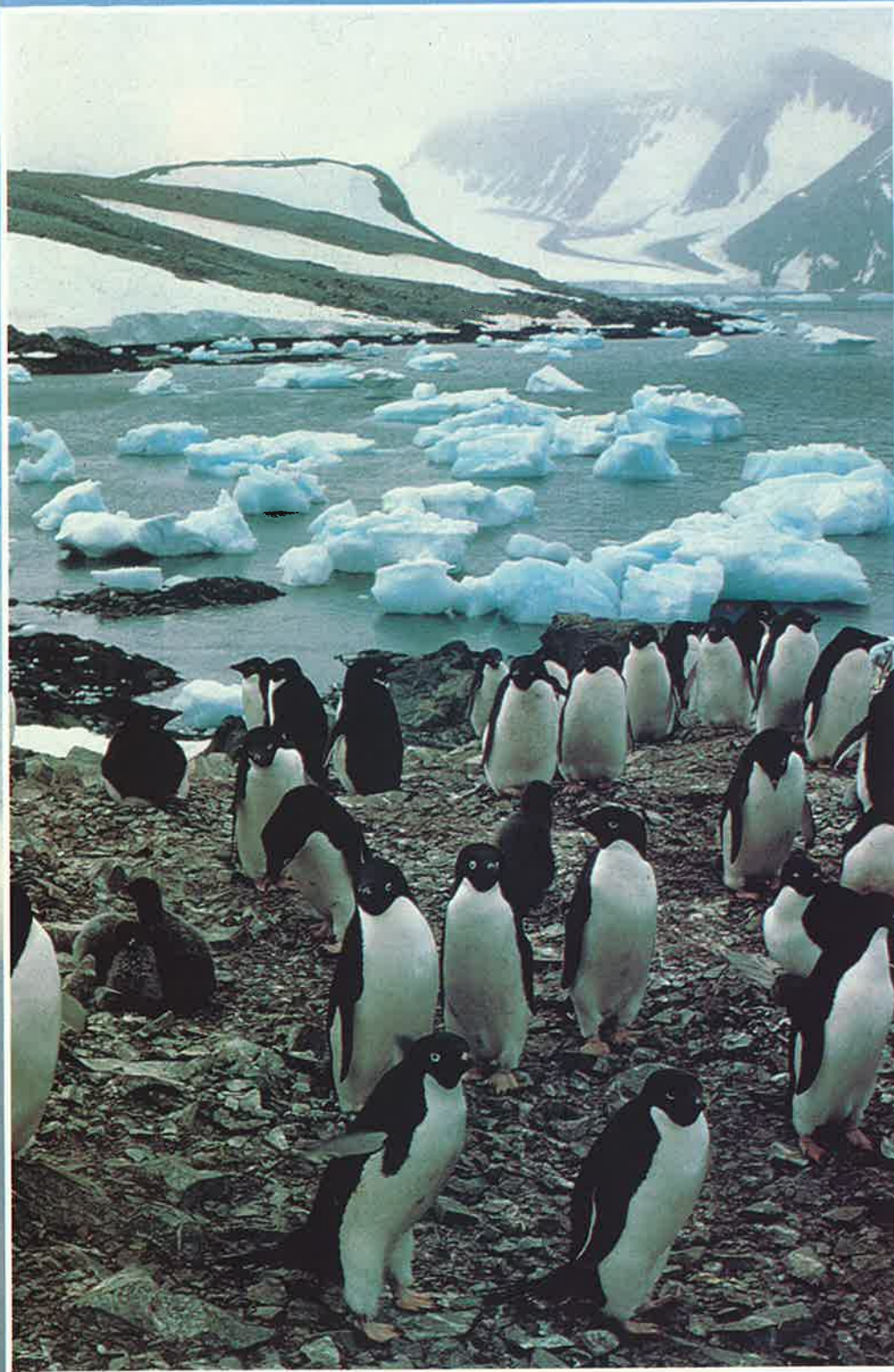
FURUNO ESPAÑA, S.A.
Marca la diferencia.

CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID • TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82 • TELEX 22884 MOCUR

**LA DESTRUCCION DE LA CAPA
DE OZONO ESTA AFECTANDO
AL ECOSISTEMA MARINO**

SALIR DEL AGUJERO

Los representantes de 93 países desarrollados y en vías de desarrollo acordaron, a finales del pasado mes de noviembre, adelantar las fechas de prohibición de los clorofluorocarbonados (CFCs) a enero de 1996. A pesar de la positiva valoración realizada al final de la reunión de Copenhague, científicos y grupos ecologistas se han mostrado muy críticos y pesimistas con los resultados. Y es que la gravedad de la destrucción de la capa de ozono va en aumento, y las predicciones de los científicos es que se agravará aún más en las próximas décadas. Las consecuencias son ya evidentes en algunos puntos vitales del planeta, como es, por ejemplo, el ecosistema marino de la Antártida.



LOS acuerdos adoptados en el Protocolo de Montreal, firmado en 1987, para la reducción y eliminación de los productos que destruyen la capa de ozono, se han visto superados por los acontecimientos. Los alarmantes datos sobre la degradación de la ozonosfera registrados en los últimos tiempos ha llevado a adelantar las fechas previstas para la eliminación de los CFCs en cuatro años. La postura de países como Alemania, Holanda y Dinamarca, que pedían la prohibición para comienzos de 1995, salió derrotada en detrimento de la propuesta abanderada por Francia, que situaba esa fecha en enero de 1996.

Respecto a las sustancias de transición, los HCFCs, que son consideradas menos dañinas que los clorofluorocarbonados, no serán eliminadas hasta el 2030. En cuanto al bromuro de metilo, un gas altamente tóxico que se emplea en las fumigaciones agrícolas, se prevé una reducción del 25 por 100 para antes del año 2000.

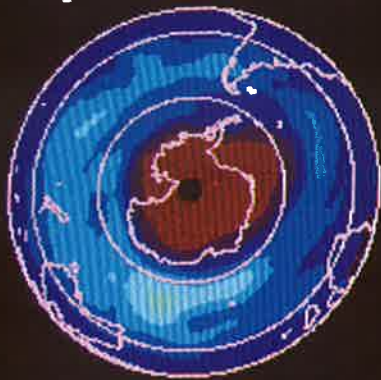
Para el director del Programa de la Organización de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Mustafá Tolba, en la reunión de Copenhague *hemos logrado un importantísimo avance sobre graves problemas que afectan a toda la Humanidad. La euforia quedó matizada posteriormente al añadir: «aunque hubiera deseado mayor severidad en la reducción de las sustancias que destruyen el ozono».*

Situación crítica

Científicos y ecologistas calificaron estos acuerdos como

Pese a las denuncias de buena parte de la comunidad científica, de ecologistas y a las propuestas de países como Alemania, Holanda y Dinamarca, los CFCs no se prohibirán hasta enero de 1996.

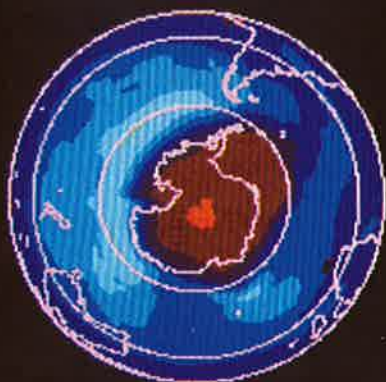
September 20, 1990



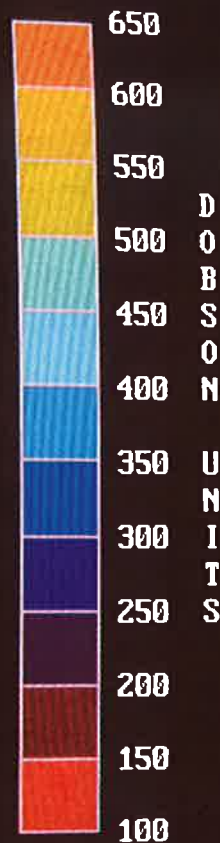
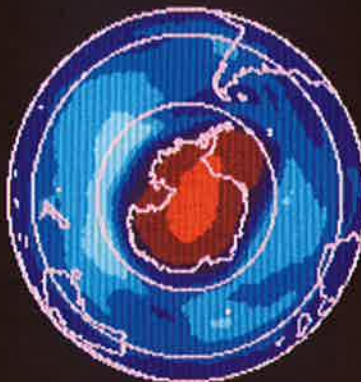
September 25, 1990



September 30, 1990



October 5, 1990



«tremendamente negativos». Y es que la situación en que nos encontramos es realmente crítica, tal y como muestran los últimos datos sobre el maltracheo estado en que se encuentra la capa de ozono. Según un informe elaborado a instancias de la organización ecologista Greenpeace, se ha comprobado que se ha llegado en el pasado año a los máximos niveles de destrucción de la capa de ozono. Concretamente, en un momento determinado se llegó a la destrucción total, a la desaparición completa del ozono sobre la Antártida entre 13 y 18 kilómetros de altura. Este dato, según nos confirmó José Luis García, responsable de la campaña de defensa de la capa de ozono de Greenpeace, fue constatado por científicos japoneses de las bases de la Antártida, y se produjo el 4 de octubre.

Ese mismo día, el agujero de ozono acrecentó su extensión sobre Chile y Argentina,

El agujero del ozono sigue creciendo sin control. Los colores rojo y naranja representan los niveles más bajos de ozono. El peligro comienza por debajo de los 250 DU. En 1992 se obtuvieron valores de hasta 105 DU sobre el Polo Sur.

y los niveles de radiaciones ultravioleta aumentaron un 200 por 100 con respecto al mes anterior.

Desde 1985, momento en que se detectó el agujero de ozono en la Antártida, se ha seguido constatando un aumento en la destrucción de la ozonfera. El servicio meteorológico japonés señala que, en el momento que finalice el agujero del ozono este año se habrá destruido más de la mitad del existente sobre la Antártida.

Durante los años ochenta, según el informe antes citado, la destrucción de la capa de ozono siguió dejando cortas las predicciones más pesimistas... Entre enero y febrero de 1992, las mediciones de la NASA revelaron una pérdida de un 20 por 100 del ozono de la estratosfera del Artico entre los 13 y los 15 kilómetros de altura.

Los científicos no presentan un futuro muy alagüeño, y aseguran que el deterioro se-

guirá agravándose en las próximas décadas. Los niveles sin precedentes de destrucción del ozono que tenemos hoy día no reflejan el período de mayor producción de compuestos destructores, ya que tardan más de dos décadas en alcanzar la estratosfera. Así que, ahora, estamos padeciendo las consecuencias de los agentes contaminantes liberados en los años cincuenta y sesenta.

El ozono forma una especie de escudo protector sobre la Tierra. La radiación ultravioleta extra que pasa a través de una capa de ozono deteriorada es un peligro para todas las formas de vida existentes en el planeta. No se trata de una predicción, sino de una triste realidad. Los cánceres de piel y las cataratas, tanto en animales como en personas, así como la decoloración de especies vegetales terrestres, detectadas en las zonas de mayor exposición a los rayos ul-



El día 4 de octubre de 1992, en un momento determinado, se llegó a la destrucción total de la capa de ozono sobre la Antártida, según constataron científicos japoneses.

travioleta, han aumentado de forma alarmante.

El ecosistema marino de la Antártida también se está viendo seriamente afectado. Según nos comenta Ricardo Aguilar, responsable de las campañas de ecología marina de Greenpeace, «los rayos ultravioletas y, en sí, la luz del sol, se concentran en las partes superficiales del mar, en la llamada zona fótica, que es la más productiva. En ella está el fitoplancton, que son pequeños vegetales base de la cadena alimentaria del ecosistema marino. Esta es la zona que se está viendo más afectada. Se ha constatado que los rayos ultravioleta llegan hasta los 65 metros de profundidad, lo que prácticamente cubre toda la zona fótica».

Ecosistema marino

Por tanto, se puede afirmar que el ecosistema marino de



GREENPEACE/ROQUELME

la Antártida está sufriendo directamente el deterioro de la capa de ozono. Pero, al igual que ocurre con el continente antártico, que tiene una influencia fundamental en el clima del planeta, el océano Antártico también resulta imprescindible para el resto de los océanos, ya que dependen en buena medida de su producción de materia orgánica.

Como señala Ricardo Aguilar, la entrada de los rayos ultravioleta está produciendo una reducción del fitoplancton y de materia orgánica. Al disminuir el alimento base esta situación va repercutiendo en toda la cadena, por lo que los depredadores tienen más difícil conseguir su alimento.

Naturalmente, al haber menos vegetales, los animales que se nutren de ellos necesitan realizar un mayor esfuerzo para encontrar su alimento. Y esta situación va aumentando hasta llegar a los animales que están más arriba en la cadena trófica, como puede ser el caso, en este océano, de las ballenas, las focas, los pingüinos... y diferentes especies de peces. «Por tanto, la pesca se verá afectada —comenta Ricardo Aguilar— y no sólo allí, sino en todos los océanos.»

Así, a las situaciones derivadas de la sobrepesca, o la disminución —y en casos de desaparición— de los bancos de pesca debido a la contaminación, los pescadores verán reducidas sus posibilidades de pesca —y la Humanidad, las suyas de alimentarse— debido a la disminución del fitoplancton. Y no cabe pensar que eso está ocurriendo en el Antártico, muy lejos de aquí, pues los océanos están interrelacionados y las consecuencias se extenderán por todo el planeta.

De entrada, los que más están notando esta situación son los organismos que tienen menos defensas, como las cé-

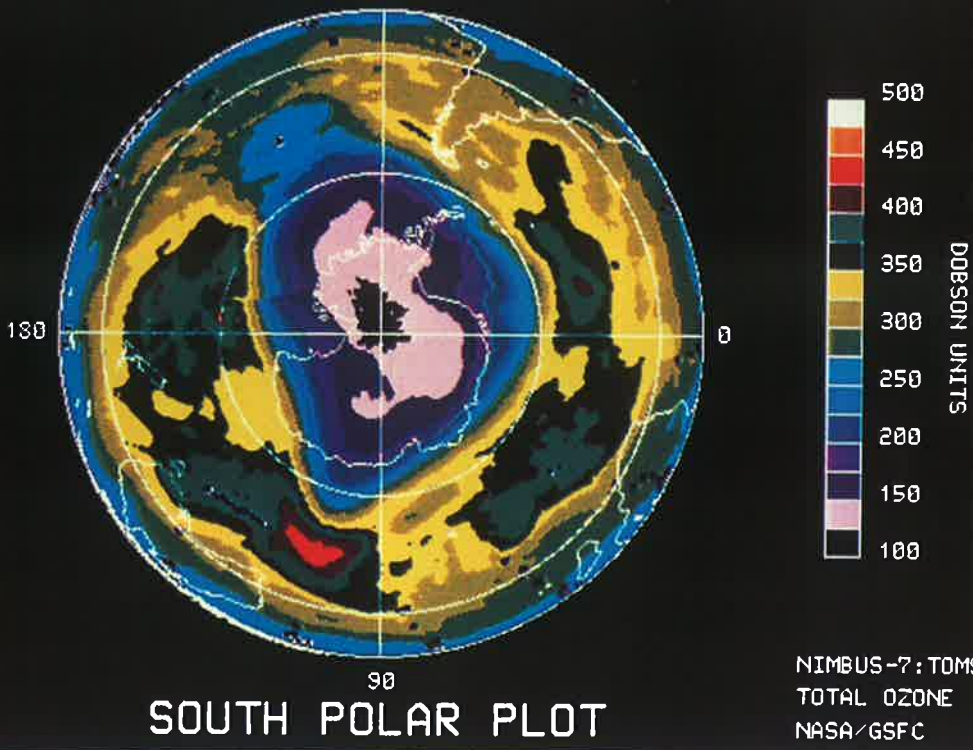
En Punta Arenas, en el sur de Chile, las ovejas han empezado a padecer infecciones en los ojos a consecuencia del agujero en la capa de ozono.

Para acabar con el consumo y producción de CFCs España está intensificando y desarrollando nuevos catalizadores.



OCTOBER 5, 1989

270



Niveles de ozono sobre la Antártida, donde se aprecia la magnitud del deterioro.

lulas pequeñas, por lo que los animales que se nutren de ellas están perdiendo su alimento. En el Artico ya se han detectado problemas con los líquenes.

Otra grave consecuencia será la repercusión sobre la depuración de la atmósfera. Al igual que los bosques, los vegetales marinos contribuyen a absorber el CO₂, por lo que una disminución de estos vegetales en el ecosistema marino va a tener una inmediata incidencia en el calentamiento global del planeta.

Intereses económicos

Los crecientes signos negativos recogidos por los científicos en el período 1987-1990, como el aumento del agujero en la zona Antártica, el deterioro severo en las latitudes medias y signos de una destrucción significativa sobre el Artico llevaron a las partes firmantes del Protocolo de Montreal, cuando se reunieron en Londres, a revisar las medidas adoptadas anteriormente. *De hecho, tan sólo cinco meses después de la entrada en vigor del acuerdo, el Protocolo fue declarado inadecuado por los gobiernos firmantes, según nos comenta un miembro de Greenpeace.*

¿Qué es lo que ocurre para que una y otra vez se adopten medidas que se ven insuficientes tan sólo unos meses más tarde? Pues muy sencillo, *priman los intereses económicos, como afirma Ricardo Aguilar. Según Greenpeace, los pobres resultados obtenidos en la reunión de Copenhague se deben, fundamentalmente, a la postura intransigente adoptada por Estados Unidos y Francia. El gobierno francés es el principal accionista del Grupo Atochen, el mayor productor mundial de HCFCs. Así se explica su postura, claro. La delegación española tampoco escapó a las críticas de los grupos ecologistas por sus posturas demasiado «tibias», que venían a la larga a apoyar las tesis francesas. «Algo más grave, si tenemos en cuenta —afirma José Luis García— que la multina-*

La naturaleza del problema

El término «agujero del ozono» se refiere específicamente a la destrucción del ozono que se produce durante la primavera sobre la Antártida. Es, en realidad, una enorme masa de aire con una reducida concentración de ozono. Esta masa de aire se encuentra situada sobre el continente antártico y sobre la mayoría del hemisferio Sur, y sus límites están marcados por el «vórtice polar», una corriente de aire que se forma en la atmósfera de la antártida cada invierno. Los agentes contaminantes procedentes de todos los puntos del mundo se acumulan bajo el «vórtice polar».

La destrucción de este gas se debe a una reacción fotoquímica. En invierno, debido a las bajas temperaturas y a la ausencia de luz, estos agentes se encuentran bastante inactivos. Durante la primavera, el sol nace en el horizonte y mientras la luz aumenta y los días se alargan, la disminución de ozono se intensifica. Al mismo tiempo, aumenta la temperatura atmosférica, el aire con carencia de ozono se mezcla con el aire rico en este gas procedente de fuera del «vórtice polar» y las concentraciones vuelven a los niveles normales. El ciclo se repite al invierno siguiente.

Por tanto, la reducción del zono en la Antártida se produce durante un pequeño intervalo de tiempo.

El «agujero», tal y como se conoce hoy, es un fenómeno que surgió por vez primera en 1970, y no se debe al proceso natural antes

citado, sino causado por agentes químicos fabricados por el ser humano.

En los primeros años de destrucción de la capa de ozono, este gas disminuyó alrededor de un 15 por 100. Ello supuso que las concentraciones de ozono pasaran de las 350-400 unidades Dobson (DU) a 300-290 DU. En 1991, las concentraciones alcanzaron su nivel más bajo, llegándose a las 125 DU, lo que supuso una disminución de un 50 por 100.

La capa de ozono se encuentra en la estratosfera, a una distancia de entre 15 y 20 kilómetros de la superficie de la Tierra. Se necesitan décadas hasta que llegan de la troposfera a la estratosfera los agentes químicos destructores del zono, por lo que hoy estamos sufriendo las consecuencias de los agentes liberados hace unos treinta años. El 9 de octubre de 1991, la NASA anunció que el ozono estratosférico sobre la Antártida llegó a los 110 Dobson (los niveles normales en esa zona están en los 500 Dobson). Los datos registrados en 1992 confirman el aumento de este agujero. Incluso el día 4 de octubre del pasado año, según el informe elaborado por Greenpeace, científicos japoneses constataron la desaparición total de la capa de ozono. Las radiaciones ultravioleta, en la ciudad de Punta Arenas, al sur del continente americano, aumentaron un 200 por 100 con respecto al mes de agosto. ■

R. G.



Una muestra de las secuelas del agujero de la capa de ozono sobre los vegetales. El cactus de la izquierda estuvo protegido del sol, mientras que el otro careció de protección. Los efectos de los rayos ultravioleta resultan evidentes.



GREENPEACE/RIQUELME

cional francesa tiene una empresa en España dispuesta a seguir produciendo CFCs, sin que las autoridades españolas parezcan tener el más mínimo interés en limitar esa producción.»

Ahora o nunca

La postura de Greenpeace, al igual que la de países como Holanda y Dinamarca, es que se adopten medidas más drásticas. La realidad es que ni los HCFCs son necesarios para reemplazar a los CFCs, ni éstos son esenciales para ningún uso, por lo que su prohibición debe ser inmediata y total. La industria actual, afirman los

ecologistas, está en condiciones de ofrecer opciones inofensivas para la capa de ozono, muchas de las cuales están ya en el mercado.

Las medidas adoptadas en la reunión de Copenhague son insuficientes, al igual que ya se demostraron insuficientes las medidas adoptadas en reuniones anteriores. La diferencia de un solo año en la prohibición de CFCs significará varios años para que se pueda recuperar la capa de ozono. Si tenemos en cuenta, como se señaló anteriormente, que el grave deterioro de la ozonosfera está motivado por los contaminantes lanzados a la atmósfera hace más

de veinte años, y los científicos siguen constatando que los desastres superan una y otra vez las previsiones más pesimistas, ¿qué pasará cuando comiencen a actuar las ingentes cantidades emitidas hasta hoy? Nadie tiene la respuesta, aunque se puede intuir que no será nada buena.

A pesar de todo, la mayoría de los gobiernos se ha colocado una venda en los ojos, y ya se sabe que no hay peor ciego que el que no quiere ver. Se está jugando con la supervivencia del planeta, lisa y llanamente. ■

Raúl GUTIERREZ

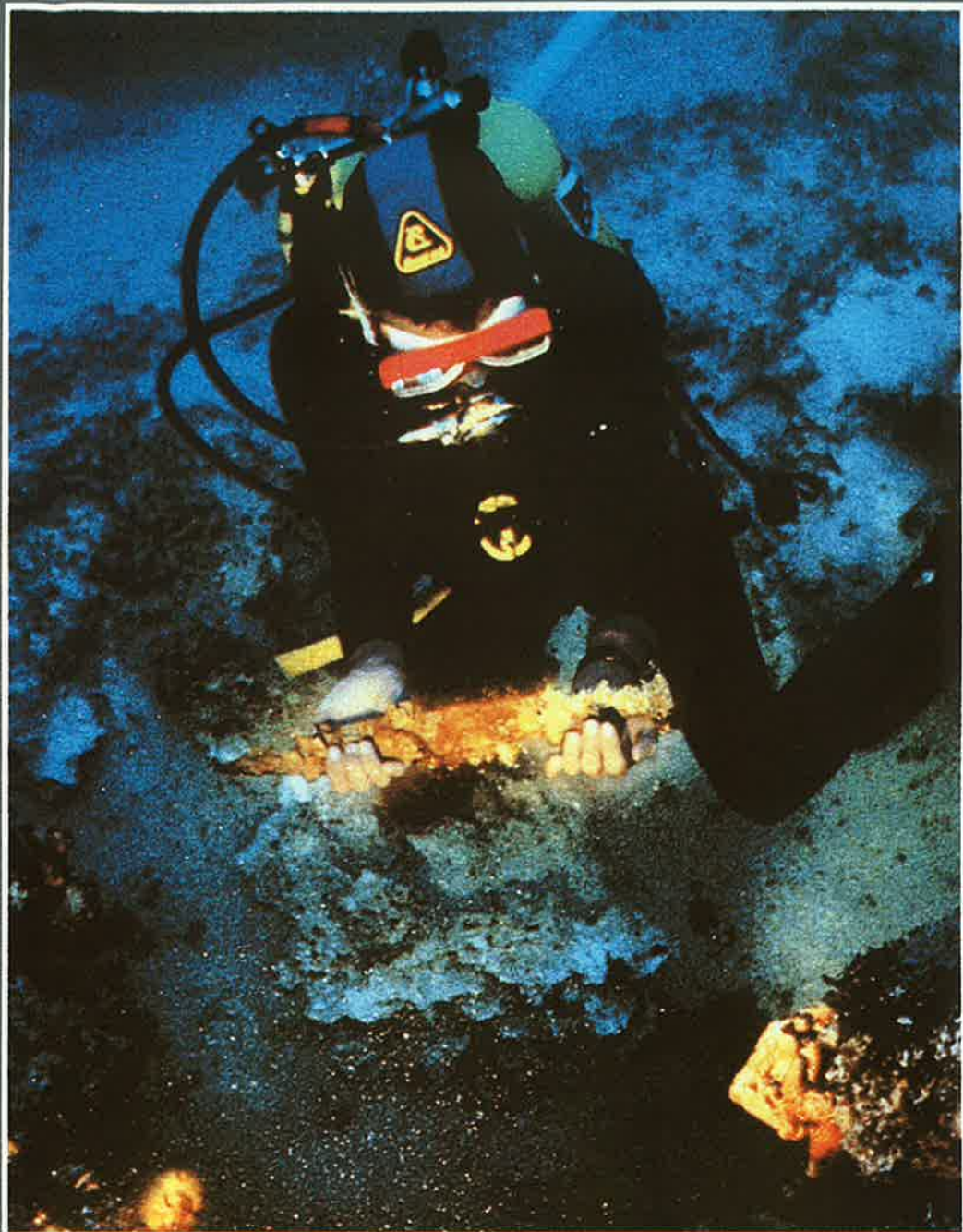
El Protocolo de Montreal

Una y otra vez la respuesta gubernamental a la crisis del ozono ha resultado inadecuada. La Convención de Viena y su Protocolo de Montreal, firmado en 1987, fueron recibidas como un hito y un modelo para futuros regímenes de protección medioambiental.

En el Protocolo de Montreal se fijaron unos límites para el uso de productos que destruyen la capa de ozono. El límite se estableció en el año 2000. Sin embargo, tan sólo cinco meses después de la entrada en vigor del acuerdo, el Protocolo fue declarado inadecuado por los propios gobiernos firmantes. A pesar de los crecientes signos de deterioro de la capa de ozono, cuando las partes firmantes del Protocolo de Montreal se reunieron en Londres en 1990, tomaron de nuevo medidas inadecuadas. Por ejemplo, no se previeron limitaciones para los HCFCs.

Ahora, una vez más, parece que las decisiones adoptadas en la reunión de Copenhague siguen siendo insuficientes. Los CFCs se eliminarán en 1996, en vez de 1995 como proponían algunos gobiernos, y los HCFCs, en el 2030, lo que puede suponer otros veinte años de retraso en la recuperación de la capa de ozono a los niveles anteriores a la aparición del «agujero».

Y es que la presión de los grupos industriales ha vuelto a primar sobre los intereses de los habitantes del planeta. ■



La Sociedad Estatal Quinto Centenario está desarrollando una serie de programas de arqueología naval para recuperar gran parte de los tesoros que desde muy antiguo se encuentran sumergidos en el fondo del mar. En esta apasionante disciplina, España ocupa, por su historia y tradición náutica, un lugar de primer fila.

El *MAR*, cementerio de grandes tesoros



EL fondo de los océanos es el mayor y más importante museo del mundo, ya que desde muy antiguo el mar se ha encargado de guardar celosamente algunos tesoros que han permanecido ocultos hasta nuestros días. España tiene un vasto patrimonio naval de gran valor histórico diseminado por los litorales de la Península Ibérica, y el rescate y estudio de estos restos arqueológicos pueden aportar infinidad de datos sobre nuestra historia naval.

Fue en el siglo XVI cuando se intensificó el tráfico marítimo y se inició la exploración del vasto continente americano y las islas de más allá del Pacífico. En esa carrera hacia América, España perdió en cien años (1550-1650) alrededor de mil naves, según el investigador francés Pierre Chaunu. Hoy una gran parte de ese patrimonio histórico naval, que se encuentra bajo las aguas y corre el peligro de desaparecer para siempre, se puede recuperar gracias a las tecnologías avanzadas.

La Sociedad Estatal del Quinto Centenario está desarrollando una serie de programas de arqueología naval y submarina para localizar y recuperar este inmenso patrimonio. El objetivo es ampliar el conocimiento de la navegación oceánica entre nuestro país y América, en la que España está obligada a ocupar un puesto de primera fila en el campo de la arqueología naval por su historia y tradición náutica.

Programas en marcha

La Sociedad Estatal Quinto Centenario ha puesto en marcha cinco programas de mar que están integrados por una serie de proyectos desarrollados en aguas del territorio español, y la realización de dos programas de alcance internacional: «Cávoli», en Cerdeña (Italia), y «Santa María», en Haití.

Dentro de los proyectos que se están llevando a cabo en territorio nacional está el «Ría de Vigo», trabajo de arqueología naval que se inició en 1989 y está previsto para un período mínimo de diez a veinte años. En este plan se trata de realizar un estudio histórico sobre la flota española de galeones, «la Flota de Indias», hundida en la ría de Vigo por una armada anglo-holandesa en 1702. También se efectuarán prospecciones submarinas para localizar e identificar restos de los galeones, así como una investigación de los pecios. Los restos arqueológicos de este combate constituyen uno de los yacimientos navales más importantes de España.

Esta campaña es considerada por el Quinto Centenario como la más importante dentro de sus programas, ya que los restos que se encuentren pueden aportar datos sobre la navegación de la época. Además, existen grandes posibilidades de que algunos de los galeones se encuentren bien conservados en el fango. De hecho, ya se han localizado catorce pecios mediante un estudio geofísico de la ría de Vigo, restos que en su mayoría pueden corresponder a los de los galeones de la batalla de Rande. Este proyecto ha contado con una inversión de 160 millones de pesetas entre 1991 y 1992.

Otro de los ambiciosos programas que se han llevado a la práctica en nuestras costas es en la bahía de Santander, considerada como el mejor puerto de toda la cornisa cantábrica. El objetivo de este proyecto es confeccionar una carta arqueológica subacuática de la zona para localizar los pecios existentes y evitar que los trabajos pongan en peligro parte de los restos de los barcos que se encuentran en los alrededores.

El equipo también realizará un exhaustivo estudio histórico-documental sobre los naufragios ocurridos en la bahía de Santander entre los siglos XV y XVIII. El tráfico y la concentración de navíos a lo

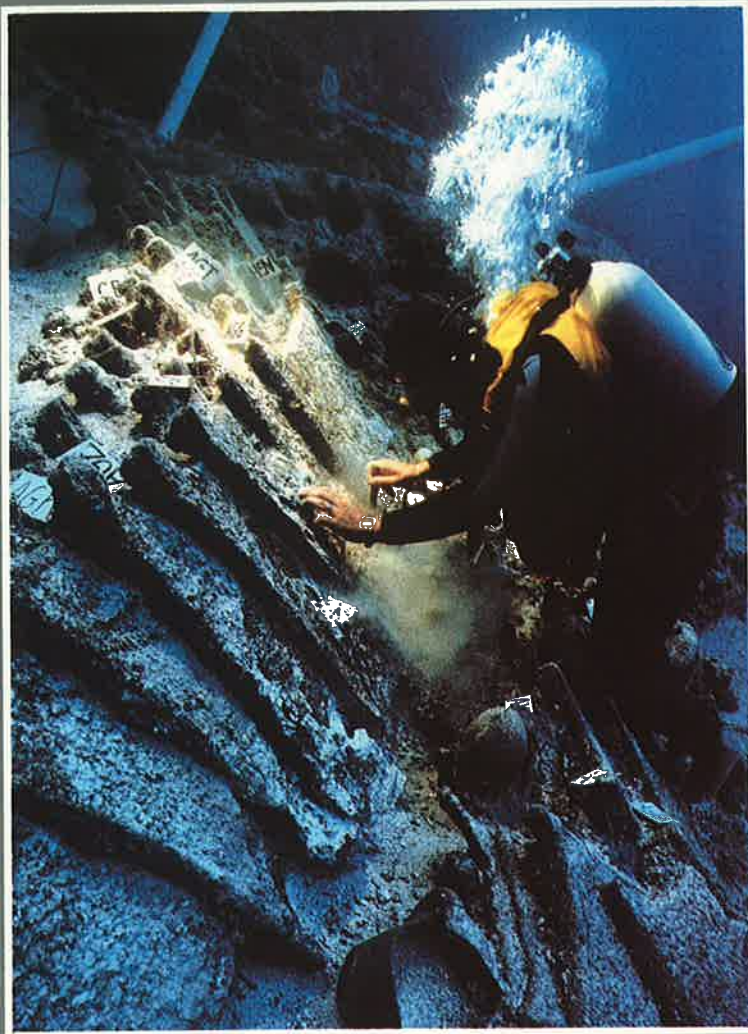


largo de la gran cantidad de conflictos acaecidos entre los siglos XIII al XIX, así como la peligrosidad de la zona, produjeron gran número de naufragios. Con el paso del tiempo se ha formado un importante cementerio, donde yacen pecios de los siglos XVI al XVIII de gran valor histórico.

También se está llevando a cabo un plan en la bahía de Cádiz que cuenta con una inversión de cien millones de pesetas para 1991 y 1992. La bahía de Cádiz, que fue un punto básico para el tráfico marítimo en el Nuevo Mundo, guarda bajo sus aguas muchos galeones con sus valiosas cargas.

Por último, se está desarrollando un proyecto en Gerona, en la Costa Brava, ya que la bahía de Rosas fue escenario de numerosos naufragios en-





Las tecnologías avanzadas permiten recuperar gran parte del patrimonio histórico naval sumergido en la oscuridad de los océanos.

El programa «Ría de Vigo», con una inversión de 160 millones de pesetas, es el más importante de los que se están realizando, según el Quinto Centenario, ya que puede aportar muchos datos sobre la navegación de la época.

tre los siglos XV y XVIII a consecuencia de enfrentamientos bélicos. Cerca de ahí se ha descubierto el «Culip V», el único barco medieval del siglo XIV que, excavado en el Mediterráneo, se encuentra en un estado de conservación aceptable para estudiarlo.

Fuera de nuestras fronteras está en proyecto el estudio histórico-geográfico de la varada de la nave «Santa María» y del fuerte de Navidad, construido con sus restos en la isla de Haití durante el primer viaje de Cristóbal Colón.

Formación de especialistas

A pesar de la importancia que tiene en estas campañas la localización de los tesoros sumergidos, restos de naves, etcétera, el Quinto Centenario considera fundamental la formación de especialistas en las distintas metodologías empleadas, desde la informática a la geofísica, así como la conservación de materiales.

Los métodos de conservación comprenden desde el momento de la extracción en la excavación, la restauración y el transporte, hasta su final estudio y exposición. En la restauración tienen decisiva importancia los tratamientos químicos, sobre todo en el tratamiento de la madera y materiales orgánicos, con sofisticados procesos entre los que se encuentran la irradiación con rayos gamma, la liofilización o la impregnación con PEG (polietilenglicol).

En cuanto a los cursos anuales de Arqueología Naval Submarina que organiza el Quinto Centenario, son impartidos por profesionales de gran prestigio en cada una de las especialidades elegidas. Estos cursos están integrados por diferentes seminarios, como Detección submarina, Tecnología submarina para arqueólogos, Historia y arquitectura naval..., que contribuirán al conocimiento de nuestro pasado y de nuestra historia. ■

Inés OTERO



Juan de la Cosa, de mareante a cartógrafo

Juan de la Cosa es un hombre de mar prototípico del tiempo en que le tocó vivir. Oriundo del norte, trasladó al sur su escenario laboral y allí le encontraron los prolegómenos de la jornada descubridora. Pasó de ser un mero mareante a convertirse en un acreditado cartógrafo, pero vivió en propia carne las mismas vicisitudes de tantos conquistadores que, como él, hubieron de superar sus limitaciones humanas y profesionales para incorporarse a una empresa histórica sin precedentes. Combatieron con desigual fortuna sus contradicciones y muchos de ellos, incluido De la Cosa, dejaron la vida en el empeño. Legaron a la posteridad magníficos ejemplos, penosas experiencias y algunas obras imperecederas.

Ahora sabemos que fueron protagonistas de una epopeya.

SIN que exista constancia documental incontestable, se ha venido admitiendo que Santoña es el lugar de nacimiento de Juan de la Cosa. Algunas referencias históricas y la existencia del apellido en la villa cántabra entre los siglos XIV al XVIII

vienen a corroborar tal suposición. En la misma línea, el apelativo «vizcaíno» con que diversos autores se refieren a Juan de la Cosa se interpreta como la aplicación del mismo no sólo a los oriundos de Vizcaya sino, por extensión, a los naturales de los pueblos de la cornisa cántabra, guipuzcoanos, montañeses y asturianos.

Más endeble resulta, sin embargo, la base documental en la que se ha basado durante siglos el origen santoñés del navegante: una carta, fechada en Laredo el 25 de agosto de 1496, de la Reina Isabel al obispo de Badajoz en la que se menciona a «Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Sant.ª, e Juana del Corral, vecina asimismo del



dicho lugar» (a quien se ha venido identificando como su esposa). Como quiera que el topónimo identificado como Santoña aparece en abreviatura, y dada la documentada vecindad del cartógrafo en el Puerto de Santa María, resulta más verosímil interpretar la abreviatura como la población gaditana que como la villa santanderina. En cualquier caso, el origen santoñés no ha sido puesto en cuestión por ningún historiador.

Por otra parte, la identificación del personaje indistintamente como Juan de la Cosa o Juan Vizcaíno dio pábulo a la suposición de que se trataba de dos personas distintas: el navegante y el cartógrafo. Se trata, sin embargo, de la misma persona, tal como se corrobora en uno de los pleitos colombinos, cuando Jácome Ginovés afirma conocer que *«con Hojeda fue Bartolomé Roldán e Juan de la Cosa o Juan Vizcaíno, y ambos Roldán y Vizcaíno fueron con el Almirante»*.

Ignorándose la fecha exacta, se supone que De la Cosa nació a mediados del siglo XV, aventurándose el año



Aprendió de Colón

«todo lo que sabía sobre las cosas de mar»

1440. En 1492 gozaba de patrimonio suficiente como para ostentar la propiedad de una nave de porte medio con la que se dedicaba al comercio y transporte de mercaderías: la «Santa María». Esta debió ser construida en Cantabria y con toda probabilidad se dedicaría al intercambio de trigo de Andalucía por pescado en salazón de las Cuatro Villas y de la cornisa norte. O bien al rescate y tráfico con Guinea, la actividad más lucrativa si se conseguía eludir la vigilancia portuguesa. Es probable que el «vizcaíno» entablara relación con los hermanos Pinzón, armadores y propietarios como él, quienes bien pudieron ser sus introductores ante Colón, presentándole como aportador de un buen barco y como maestre de su propia nave.

Un mareante

Juan de la Cosa es, en todo caso, un «mareante» cuyo conocimiento está basado en la experiencia, no un erudito que maneje cálculos matemáticos. Tampoco su barco responde a las pretensiones primeras de Colón. Su fichaje parece responder, antes bien, al descuido de los vecinos de Palos, que, tal como lamenta el Almirante, *«no cumplieron con el Rey e la Reyna lo que le habían prometido, dar navíos convenientes para aquella jornada, y no lo hicieron»*. Finalmente, en las condiciones de arriendo de la nave se incluirían las prestaciones del propietario como maestre y de la tripulación.



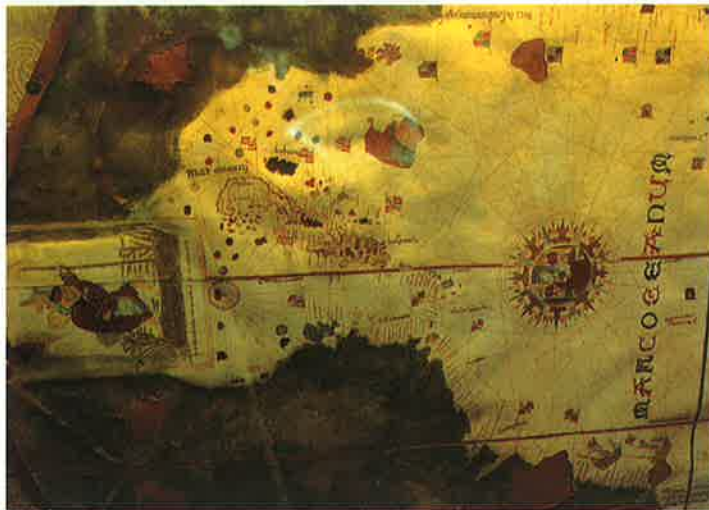
Empero, la empresa oceánica superaba, con mucho, la tarea a la que estaba acostumbrado De la Cosa, y de ello se resentiría el viaje. Dos fueron los incidentes en los que se vería envuelto en este su primer viaje y de ambos salió mal parado su crédito de hombre de mar. El primero de ellos se refiere al conato de rebelión cuando, según el relato de Juan Niño, maestro de la «Niña», *«se juntaron los maestros de los tres navíos y requirieron al Almirante se volviera a Castilla, porque, según los vientos restantes, de continuar no podrían luego emprender regreso. Respondió don Cristóbal que no no cuidaran de semejante obstáculo y los maestros y marineros replicaron, e para no consentirlo aquellos tomaron armas...»*. Colón conseguiría apaciguar los ánimos de las tripulaciones después de conseguir un plazo de tres o cuatro días de espera para alcanzar la tierra. En caso contrario volverían al punto de partida.

El segundo y más grave de los lances sucedería en la noche del 24 al 25 de diciembre de 1492, cuando la «Santa María» varó entre Acul y Pointe Picolet, quedando inservible, precisamente durante la guardia de Juan de la Cosa, que había delegado en un grumete, quien a su vez había sido vencido por el sueño. No paró ahí el percance y, como señala Hugo O'Donnell, *«si en una primera fase la conducta del maestre había sido dudosa, tras la varada fue claramente delictiva, dada su obligación de sacrificarse»*. Bartolomé de las Casas le señala como culpable de no haber salvado la «Santa María», al afirmar en el Diario de Colón: *«si no fuera por la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra, de no querer echar el ancla por popa para sacar la nao, como el Almirante les mandaba, la nao se salvara...»*. A la postre, sólo el que los de la

carabela «Niña» impidiesen embarcar a los prófugos lo determinó a volver cuando ya nada podía hacerse con la nao.

Navegante moderno

Habría de ser la proximidad al Almirante, después de los dos primeros viajes que realizaran juntos, lo que haría de Juan de la Cosa un navegante moderno. De él aprendería el uso de los instrumentos para calcular la altura de los astros y a corregir sobre la carta la propia posición. Para ello, apunta O'Donnell y Duque de Estrada en el estudio recién aparecido, hubo de *«cambiar la mentalidad cómoda y anárquica del patrón que navega de*



día y fondea de noche en abrigos seguros de costas conocidas, por la rígida disciplina horaria de guardias y cometidos que exigen las largas singladuras y los peligros que encierran los viajes de descubrimiento». El propio De la Cosa admitiría *«que todo lo que sabía sobre las cosas de mar había aprendido de Colón»*.

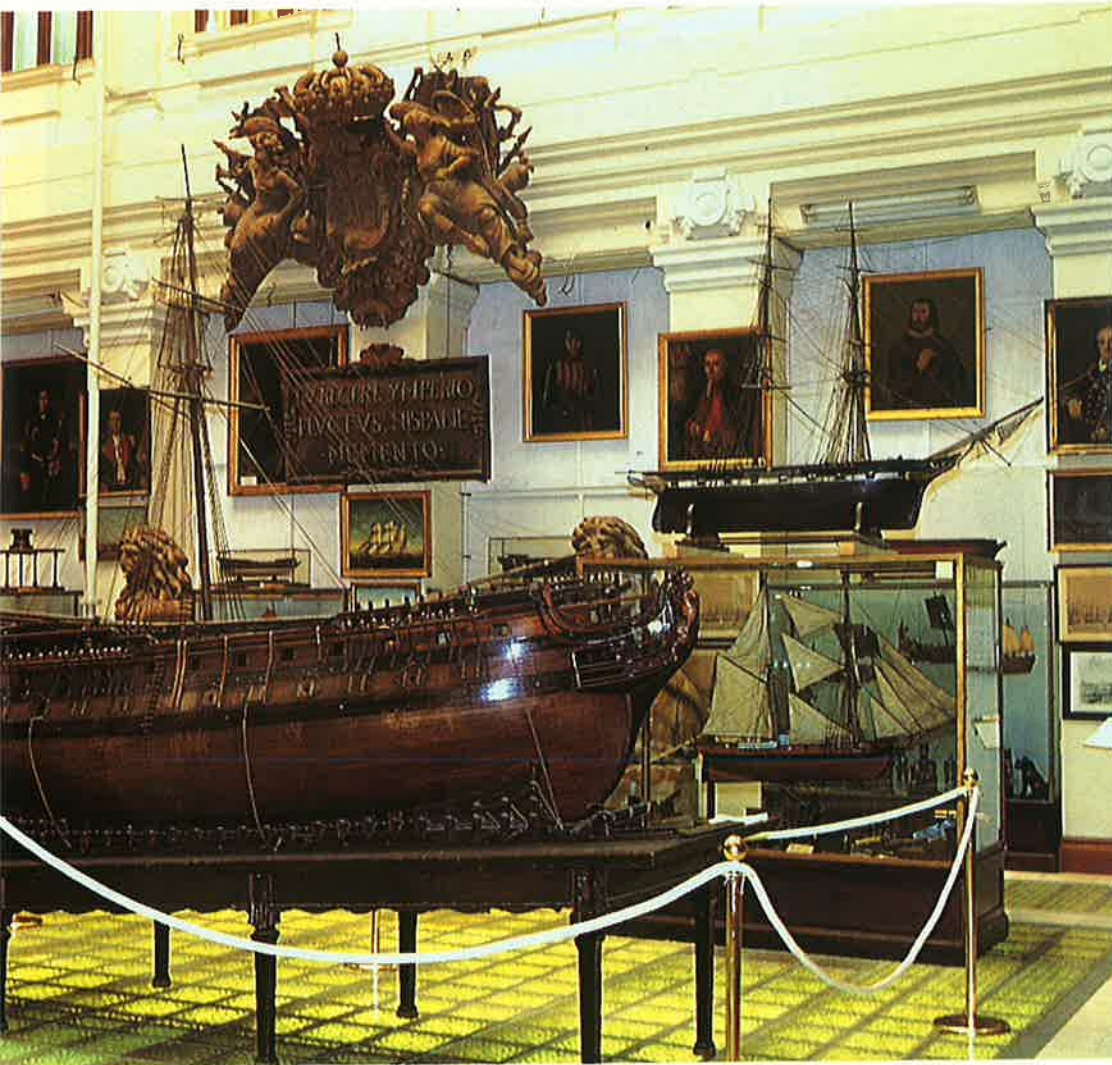
Tras la amarga experiencia del primero y la pérdida del barco propio, bien distintas fueron las condiciones en que embarcó Juan de la Cosa en el segundo de los viajes colombinos, limitándose a ejercer funciones de marinero,

Poco avezado en la empresa conquistadora, murió a manos de los indios, sin que el destino le permitiera sacar experiencia de sus errores



primero en la capitana «Marigalante» y luego en la «Niña», siempre junto a Colón, quien le emplearía en el arte de hacer cartas náuticas con el grado de maestre.

El tercero de los viajes que Juan de la Cosa hizo a tierras americanas, iniciado en mayo de 1499, lo realiza ya sin la tutela de Colón y, en cierta medida, contra los intereses de quien siempre fue su maestro. Acompañaba en esta oportunidad a Alonso de Ojeda y a Vespucio y ejercía de nuevo las funciones de maestre. Recorrieron 600 leguas y volvían a Cádiz en ju-



nio de 1500 cargados de oro, perlas y esclavos. Es de vuelta de este viaje cuando De la Cosa pasaría a limpio sus apuntes cartográficos de viaje que se convertirían en su célebre mapamundi.

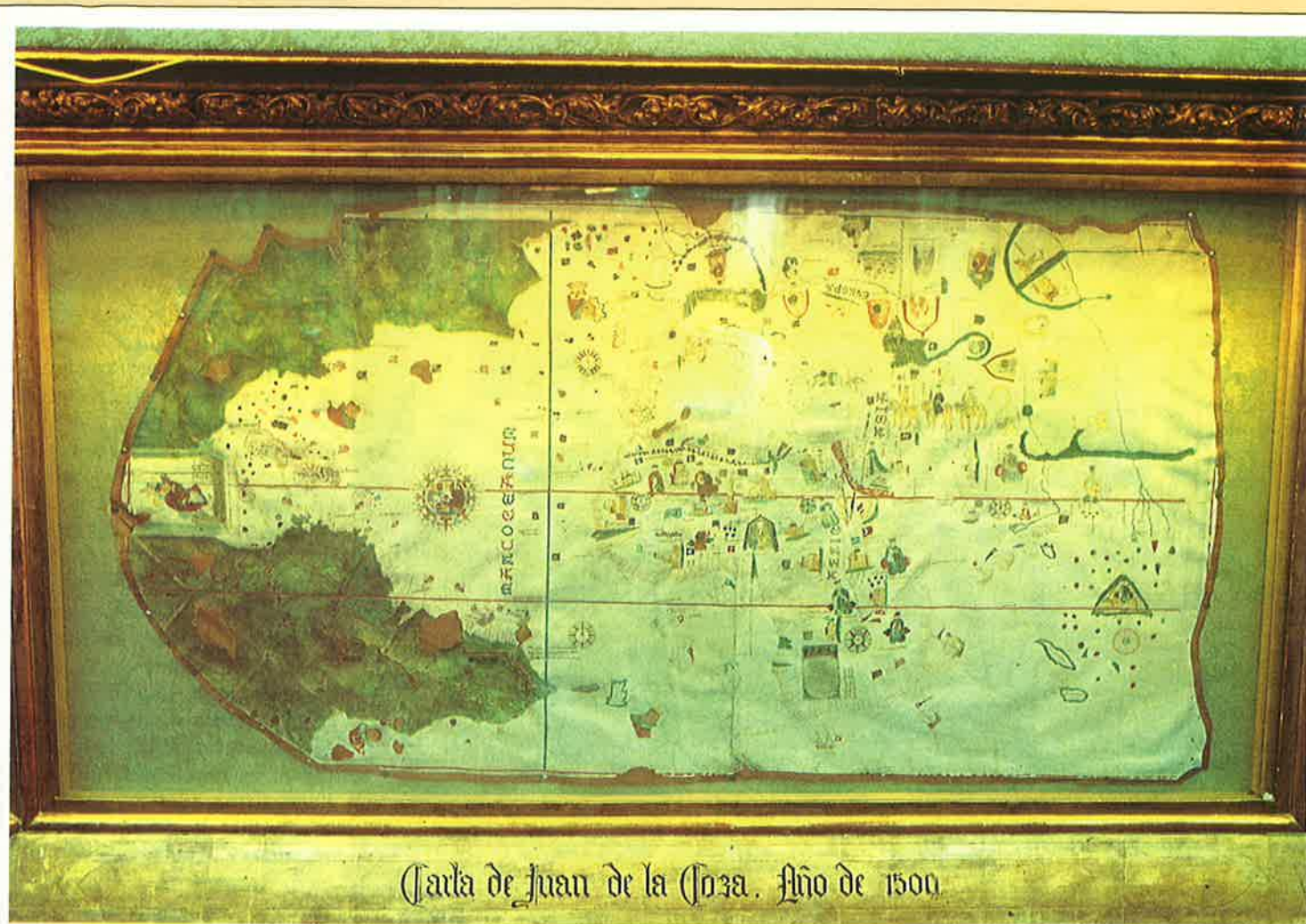
El cuarto viaje lo realizó a requerimiento de Rodrigo de Bastidas, al ser considerado *«el mejor piloto que había por aquellos mares, que era hechura del Almirante»*. Alcanzaron la costa de Colombia y parte de la de Panamá, la bahía de Cispata y el golfo de Urabá, pero la expedición hubo de soportar no pocas vicisitudes antes de volver cargado de oro y perlas en julio de 1502. El viaje le valdría a De la Cosa el nombramiento de alguacil mayor del gobernador que se nombrase para los territorios de Urabá en carta signa-

da por la Reina Católica en abril de 1503. Poco después los Reyes le requerirían para una misión en Portugal, en la que debería *«saber secretamente del viaje que los portugueses hicieron a las Indias»*. Su condición de mareante y de cartógrafo y sus dotes de negociador discreto hacían de él la persona idónea para este trabajo que, en efecto, desempeñó satisfactoriamente, a pesar de ser descubierto por el contraespionaje portugués, detenido y encarcelado. Prontamente liberado, entregó dos cartas de marear en las que se indicaban los puntos visitados por las expediciones portuguesas, siéndole abonados por su trabajo cartográfico 2.625 maravedíes.

Inmediatamente sería designado jefe de una flotilla de cuatro carabelas que partía a Urabá con la misión de impedir el asentamiento luso en tierra firme. La flota partía a mediados de 1504, encontrándose en Cartagena con la expedición de Cristóbal Guerra, con quien acabaría aliándose para rentabilizar la empresa. *«Entrambos hicieron la guerra y mal que pudieron»*, dejaron escrito de ellos Oviedo y López de Gómara. A pesar de sufrir las pérdidas de embarcaciones, sólo del quinto correspondiente a la Corona De la Cosa entregó a su vuelta 494.708 maravedíes.

Asesor de la Casa de Contratación

Después de este viaje pasa a formar parte del grupo de asesores del Consejo y Casa de Contratación, creados para tratar de la gobernación india, siendo escogido como general del mar para proteger los barcos que regresan de Indias de las amenazas de portugueses y piratas entre julio y octubre de 1507. Ese mismo año participaría, con Juan Díaz de Solís, Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vesputio,



en la junta de sabios reunida en Burgos a instancias del Rey, en la que se decidió continuar las exploraciones y poblar lo ya descubierto, disponiéndose a tal fin dos nuevas expediciones. Una al mando de Pinzón y Solís y otra al de Juan de la Cosa. Era su sexto viaje a América.

Como cartógrafo, Juan de la Cosa pertenecía al grupo de mareantes que se fabricaba sus propias cartas sin ninguna aspiración artística, incluso fuera de las normas de la matemática, la proporción y el equilibrio. Esquemas útiles y eficaces que nada tenían que ver con los artísticos portulanos de la escuela mallorquina, de los que se nutrían las bibliotecas de los potentados y los gabinetes de los cosmógrafos. Aunque se le atribuye un plano de la costa cantábrica, considerado durante el siglo XVII el prime-



ro de los conservados, es a partir del segundo viaje a tierras americanas en 1493 cuando se revela su condición de maestro cartógrafo.

Pedro Mártir de Anglería, que afirma haber hallado cartas náuticas de La Cosa entre los documentos del obispo Fonseca, entonces titular de

la sede de Burgos, expresa la notoriedad del cartógrafo y la cotización de sus mapas ya en los primeros años de la centuria. «De entre todas conservan como más recomendables las que compuso aquel Juan de la Cosa...», escribe.

En 1509, revalidado por doña Juana el nombramiento

de alguacil mayor de Urabá que le había otorgado la Reina Católica, se asocia con Ojeda con el propósito de volver a las Indias y asentarse definitivamente en las tierras descubiertas. Tras una primera escaramuza victoriosa con los indios, éstos cayeron sobre los españoles mientras descansaban confiados, pereciendo más de 70 expedicionarios, entre ellos el propio De la Cosa. Era el 28 de febrero de 1510. Oviedo, escasamente entusiasta del personaje, escribió sobre la derrota. «Desto se dio mucha culpa al capitan Johan de la Cosa, e no se oyo como hombre de experiencia ni de prudencia alguna». «El destino —añade O'Donnell y Duque de Estrada—, no le permitió en esta ocasión sacar experiencia de su error.» ■

Mery VARONA



Edición facsímil del primer mapamundi

La Carta de Juan de la Cosa, una obra de arte

«La Carta de Juan de la Cosa es un documento histórico a la vez que un instrumento de navegación, un testimonio cartográfico de primera magnitud y una obra de arte», afirma Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, autor del estudio histórico-cartográfico sobre la misma que acompaña a la edición facsimilar del mapamundi original recientemente aparecida. «Su valor es excepcional —añade el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Carlos Vila Miranda—, tanto por la personalidad de su autor, compañero de Colón en su primer viaje, como por la fecha en que lo hizo, 1500; es decir, a los ocho años del Descubrimiento. Observándola desde esta perspectiva, impresiona la longitud de la vista del Nuevo Continente, en parte conocido y en parte intuido en esa época, por lo que puede considerarse también, además del valor intrínseco que tiene, como un homenaje a los esfuerzos de tantos y tantos navegantes, muchos de ellos casi desconocidos de los no especialistas, que tan pronto y tan duramente trabajaron para dar la imagen del Nuevo Mundo acabado de descubrir.»

CASI cinco siglos después de su realización, justo en el año que se conmemoraba el V Centenario del Descubrimiento, el mapamundi de La Cosa resulta de gran ayuda para introducirse en el mundo renacentista. Hay que tener en cuenta que en su tiempo supuso una fuente de información respecto de los revolucionarios descubrimientos que cambiaron la faz del mundo en poco más de un cuarto de siglo, incorporando, a su vez, la representación de lo ya conocido, en una representación entre histórica y mítica del planeta. La Carta equilibra las fuentes científicas en lo que se refie-

re a las costas visitadas y conocidas: las europeas desde Dinamarca, el Mediterráneo, Africa occidental y algunas del Nuevo Mundo, con partes intuidas o copiadas de ediciones tolemaicas y mapas hipotéticos anteriores.

Una obra de arte

La pieza es considerada un documento cartográfico e histórico de primera magnitud, tanto como una obra de arte hermosamente iluminada. No obstante, aunque el cartógrafo concluyó prácticamente su totalidad, no ocurrió lo mismo con la iluminación y coloreado del mapamundi, ni ésta se llevó a cabo de la manera irreprocha-

ble que sería de desear, pese a que la decoración puramente cartográfica sea digna de consideración. Con todo, la decoración interna, tanto en lo que se refiere a advocaciones, tipos de barcos, ciudades, banderas, reyes, figuras y topónimos son de gran primor y de sumo interés.

La Carta está constituida por dos pieles pegadas que forman una unidad de 1,83 metros de base por 0,96 de altura. Pese a que la superposición y unión de ambos planos se realizó con esmero, se nota la línea del borde correspondiente al último plano en añadirse.

Se supone que Juan de la Cosa realizó una primera carta náutica tras la expedición acompañando a Ojeda, que luego iría ampliando, bien por las informaciones que iba recibiendo, bien por instrucción superior, hasta completar un mapa de los descubrimientos en Occidente. El plano original adquiriría forma de portulano en 1500 en el Puerto de Santa María, según atestigua la cartela principal: «*Juan dela cosa la fizo en el puerto de S:mi.º en ano de 1500...*». Este sería entregado a los oficiales reales, o quizá a su protector, Fonseca, sin toponimia alguna. Esta suposición vendría corroborada por la reseña que acompaña a la Carta de Juan de la Cosa en la guía del Museo Naval del año 1871, en la que se indica que se trata de la «*Carta de la parte correspondiente a la América que levantó el piloto Juan de la Cosa en el segundo viaje del descubridor genovés, en 1493, y en la expedición de Alonso Ojeda...*».

Primer mapamundi

Se ignora cuándo pudo incorporarse al anterior la segunda parte del plano, aunque el autor del estudio afirma que la ampliación se llevó a cabo al objeto de señalar



Ha sido considerado el más interesante documento cartográfico que nos ha legado el fin de la Edad Media

en ella principalmente el reparto hispano-portugués del mundo y, secundariamente, las intromisiones de terceros, y aventura que pudo ser realizado bien por «un colectivo o taller en el que se distribuyeran las competencias bajo una supervisión única». Hugo O'Donnell sitúa «*cronológicamente el mapamundi entre 1500, fecha de la primera carta de navegar, y finales de 1502, momento en que se conocen en la Península los detalles del viaje de Bastidas*». Corroboración esta tesis la probada influencia de la Carta sobre el mapamundi llamado de Cantino, datado en 1502. En consecuencia, «el mapamundi que denomina-

mos Carta de Juan de la Cosa es la más antigua de las obras cartográficas de este tipo en la que figuran los descubrimientos occidentales que, poco más tarde, se conocerán como América».

En cualquier caso, el documento sería pronto superado, perdiendo su utilidad para convertirse en un recuerdo histórico; probablemente archivado en la Casa de la Contratación, o bien conservado por algún personaje ilustre, como el obispo Juan de Fonseca, en cuya sede burgalesa Pedro Mártir de Anglería aseveraba haber encontrado en 1514 un documento cartográfico de Juan de la Cosa. Otras teorías su-

ponen que el autor pudo haber regalado la Carta a Colón y con el tiempo sus herederos se desprenderían de ella, o bien que, habiendo pasado a los archivos de la Casa de Contratación sevillana, fuera sustraída por las tropas napoleónicas. Aun hoy se ignora el camino que pudo recorrer desde su ampliación hasta su redescubrimiento.

Reaparición en Francia

Esta reaparición sucedería en 1832, cuando el encargado de negocios holandés en Francia, el barón de Walckenaer, coleccionista de códices y documentos, la descubre en una casa de empeños de París, adquiriéndola en una corta suma. Alejandro de Humboldt reclamaría para ambos el mérito del descubrimiento en el prólogo de su «*Examen critique de l'histoire de la géographie*», escrito en 1833, donde se repro-



duce gran parte del mapamundi. «Para comprender su importancia — advierte Humboldt—, baste recordar que se hizo seis años antes de la muerte de Colón, y que las cartas más antiguas de América que se conocen hasta ahora son las de 1527 y 1529...», afirmación que era cierta en el momento de ser formulada, aunque luego aparecieran otras piezas, en ningún caso anteriores al mapamundi de La Cosa.

Ramón de Sagra, naturalista y economista español,

estudió la Carta y reprodujo la parte correspondiente al Nuevo Mundo en su «Historia física, política y natural de la isla de Cuba» en 1837, correspondiéndole a él la iniciativa de las diligencias para recuperar el documento.

Será a la muerte de Walckenaer, en 1852, cuando la Carta de Juan de la Cosa salga a subasta, incluida en el inventario de bienes de su testamentaria. La prensa francesa la calificó como «el más interesante documento cartográfico que nos ha lega-

do el fin de la Edad Media», mientras De Sagra presentaba al Ministerio de Marina un informe razonado sobre la conveniencia de que el mapamundi regresara a España, iniciando al tiempo una campaña en la prensa madrileña para mover en el mismo sentido a la opinión pública nacional. Finalmente, el Ministerio de Estado encomendaría a la Embajada en París la adquisición del documento con fondos del Depósito Hidrográfico. La pieza sería adjudicada al re-

presentante español, general Zarco del Valle, en 4.321 francos, en dura puja con otros interesados.

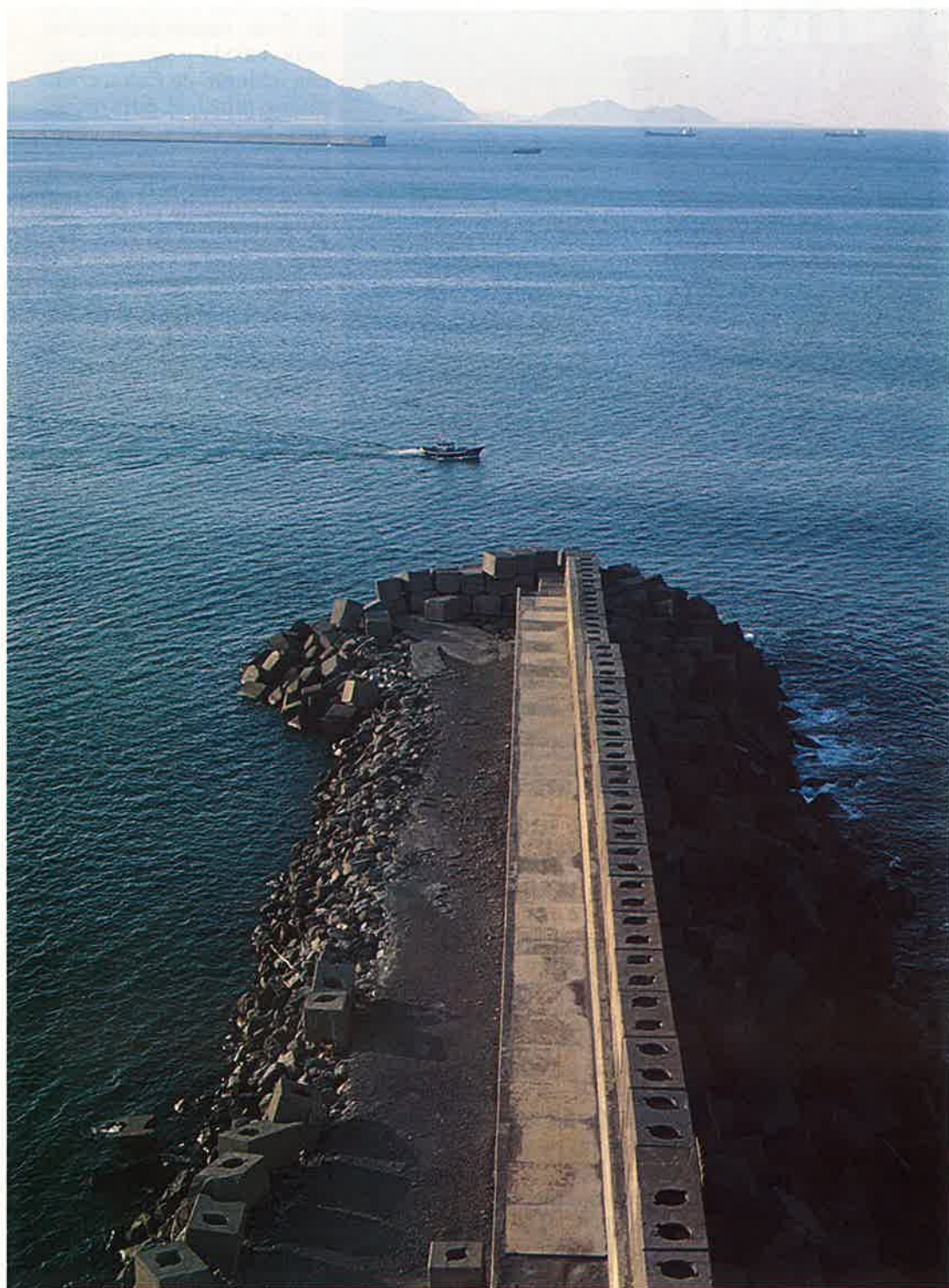
El Depósito Hidrográfico, que conservaba la cartografía moderna desde su creación en 1797, consentiría el depósito de la Carta en el Museo Naval para que pudiera ser admirada por el público. En el museo se sustituyeron los restos de lienzo fuerte sobre los que estaba cosida por piel de Rusia, enmarcándosela en roble tallado y sobredorado, con un busto de Colón como motivo principal, obra del artista José Closa, que cobró por su trabajo 2.500 pesetas, cifra considerable para la época. Exhibida inicialmente en el Gabinete de Descubridores y Sabios Marinos de la antigua sede del Museo Naval, pasó más tarde al emplazamiento actual del Paseo del Prado.

Además del deterioro natural del tiempo, la Carta presenta zonas chamuscadas y destruidas por el fuego, ignorándose cuándo pudo ocurrir éste. La parte original del autor es la que aparece más afectada, faltando datos de trazado y topónimos de buena parte de la costa de Tierra Firme, junto a desconchones en la parte norteafricana. Por otra parte, la tela colocada por el reverso ha sufrido contracciones y tensiones que han resquebrajado en parte el pergamino, siendo regular el estado general de conservación. Su conservación futura se protege mediante un severo control de temperatura, humedad y exposición en la sala de Descubrimientos del Museo Naval, donde se muestra.

La edición facsímil del mapamundi ha sido realizada por el Gabinete de Bibliofilia, patrocinada por Alcatel. Su presentación contó con la asistencia del Conde de Borbón, don Juan de Borbón. ■

M. V.

BILBAO,



EL SUPERPUERTO



El proyecto de la ampliación del Superpuerto de Bilbao comprende una serie de obras que suponen una inversión de cuarenta y ocho mil millones de pesetas en una primera fase y un total de cien mil millones en total. La construcción de las obras supondrá:

- Hacer frente a las necesidades de instalaciones para dar servicio adecuado a las nuevas exigencias derivadas del incremento de tráfico marítimo previsto, así como la calidad del servicio requerida. Todo para ofrecer un puerto moderno, ágil y competitivo.
- Hacer posible una mejor ordenación del tráfico portuario, al conseguir la descongestión de parte de los muelles actuales con la creación de los nuevos.
- Una oferta de suelo adicional que le permita alcanzar el nivel de otros puertos europeos, lo que además de mejorar la gestión desarrollaría ofertas para atraer el tráfico ro-ro de automóviles, camiones o pasajeros; facilitar nuevas implantaciones al servicio del transporte interior; del almacenamiento frigorífico de productos perecederos, y de procesos industriales simples.
- La creación, acorde con las tendencias actuales, de un Cen-



tro de Distribución Interior de Mercancías y un Centro Logístico de Transportes Multimodal.

- Oferta de calados de 21 a 25 metros, lo que atraerá el transporte de graneles para distribución interior o transbordo con buques graneleros de 80.000 a 150.000 toneladas de peso muerto.
- La incidencia directa sobre la oferta de empleo, tanto durante la construcción de la obras como en la fase posterior de su explotación.
- La inversión directa en las obras, además del efecto multiplicador de riqueza para el País Vasco, servirá de base para otras inversiones complementarias en infraestructuras terrestres, ferroviarias y carreteras.

- Fijación de nuevos asentamientos industriales en áreas próximas al Puerto, de cara a la competitividad ante la creación del Mercado Unico Europeo.

- La única alternativa válida para que el Puerto de Bilbao pueda servir como puerto base para tráficos hacia Europa y América en el arco sur del golfo de Vizcaya, potenciando fundamentalmente las líneas marítimas regulares.

BILBAO, EL SUPERPUERTO

LA historia de Bilbao y las márgenes de la ría no puede comprenderse sin la existencia del Puerto. Nació hace más de setecientos años en las mismas entrañas de la ciudad, junto a la zona antigua, conocida por Casco Viejo. Dio vida a la capital vasca desde sus orígenes y sirvió de motor del desarrollo comercial e industrial. El tiempo transcurrido ha teñido de un toque obsoleto al siempre presente Puerto. Por ello se ha puesto recientemente en marcha una obra de pretensiones importantes, encaminada a ampliar el Puerto en el abra exterior. Ello, según los responsables portuarios, conllevará una transformación total en la oferta del Puerto tanto en la cantidad como en la calidad. *«La obra supondrá, sin duda, un elemento importante de desarrollo y trabajo. Hoy nuestro país está necesitado de una profunda renovación. Amplios sectores del viejo sistema industrial han quedado anticuados y su reestructuración impone unos costes sociales y económicos importantes»*, han señalado a esta publicación directivos del Puerto.

El Puerto de Bilbao tenía escaso tráfico cuando allá en el lejano 1300 el fundador de Bilbao, don Diego López de Haro, quiso en la Carta Puebla dejar patente constancia no sólo de ciudad y puerto, sino a toda la ría. Por entonces, con escaso tráfico y buques de muy poco calado, lo más lógico era situar los muelles junto



La ampliación de las instalaciones actuales, en dos fases, supondrá una inversión de 100.000 millones de pesetas

a la ciudad, aunque hubiera que subir y bajar la ría con el empuje de las mareas.

A partir de ahí la historia del Puerto es la de su continuo desplazamiento hacia el mar buscando calados más profundos. En 1511, en la ciudad de Sevilla, la reina doña Juana concedió privilegio para crear el Consulado de Bilbao, que acomete el dragado del cauce en Portugalete, Las Arenas y Mojiñonera.

En 1887, constituida ya diez años antes la Junta de Obras del Puerto, se construye el Muelle de Hierro de Portugalete, que vence por fin la temible barra de entrada a la ría, pero la gran obra portuaria se inaugura en 1902 de la

mano de Evaristo de Churrucá, artífice del dique de Santurce. Por vez primera se dispone ya en el mar de una zona de abrigo y calados de hasta 14 metros, con el complemento del contramuelle de Algorta.

Política de ampliaciones

En la cronología de la historia del Puerto de Bilbao destaca una fecha: 1968. Ese año se ponen en marcha los muelles del Canal de Deusto, que van absorbiendo gran parte del tráfico de los viejos muelles de Bilbao.

Así, poco a poco, va desplazándose hacia abajo de la ría el grueso de la actividad por-

tuaria, puesto que Bilbao carece de suelo y de grandes calados para atender las nuevas demandas.

Las obras del dique de Punta Lucero se inician en 1971. Se crea un muelle para atraque de los mayores buques del mundo, con calados de hasta 32 metros.

En 1978 se constituye el Puerto Autónomo de Bilbao y se comienza a estudiar la solución óptima para contar con una gran zona portuaria en el abra exterior, pues en las márgenes de la ría no hay suelo ni calado suficientes. Fruto de este largo currículum es el proyecto de las obras de ampliación recientemente iniciadas.



«Consciente de la pérdida de la posición que actualmente ocupa, si no se encarga la nueva etapa, acorde a como lo vienen haciendo otros puertos de su entorno de influencia y competencia, el Puerto Autónomo acomete la construcción del proyecto de ampliación del abra exterior. Las nuevas tendencias en la gestión eficaz de los puertos de las naciones social y económicamente desarrolladas exigen un esfuerzo de imaginación grande. No es tanto el incremento global del tráfico de mercancías, expresado en el tonelaje, o el número de buques que visitan el Puerto, quienes deciden los criterios de desarrollo e inversión de las instalaciones portuarias modernas, sino la idea racional de servicio social, inherente a toda gestión pública eficaz» aseguran responsables del Puerto.

Un puerto es como una industria, un comercio o cualquier negocio que tenga que



competir con otros. Vive un mercado y se tiene que ajustar a sus leyes. El Puerto de Bilbao compite con otros puertos y otros medios de transporte. Eso sí, insisten los portavoces, tiene un enclave privilegiado, pero eso no es suficiente.

«Ha ido ajustando su oferta portuaria a las necesidades y por eso su trayectoria es brillante, ocupando el primer lugar entre los puertos españoles y el

décimo entre los europeos. Pero tiene un problema básico, la escasez de suelo en una ría cuyas márgenes están sobrecargadas de industria y viviendas. Por ello es por lo que ha tenido que ir ganando más y más terreno al mar.»

Es, pues, un Puerto estrecho, de eso no hay duda. Con una longitud de muelles que no tiene correspondencia con la superficie portuaria. Un sólo dato: la media europea es

de 250 metros cuadrados por metro lineal de atraque, y en Bilbao hoy día sólo se dispone de 80 metros cuadrados. La tercera parte.

Aumentar los servicios

El Puerto de Bilbao está delgado y hay que hacerlo engordar para que su oferta de servicios sea equiparable a la de los otros grandes puertos con los que compite. De otro modo moriría quedándose atrás, ya que «los puertos de hoy no son ya un mero punto de entrada y salida de mercancías, sino que se están convirtiendo en centros de distribución, consolidación y fraccionamiento de cargas, almacenamiento y gestión de stocks, etiquetaje, facturación, control de calidad, montaje de componentes... Los puertos empiezan a funcionar como polo de atracción de Zonas de Actividades Logísticas, y para ello necesitan una amplia oferta de suelo donde desarrollar todas esas actividades», argumentan en el Puerto sus responsables.

Además de este argumento, se da el de los calados. Hoy día los hay hasta de 14 metros en Santurce, para pasar a los 32 de Punta Lucero. Pero falta la gama intermedia, muelles para barcos graneleros o

BILBAO, EL SUPERPUERTO

grandes portacontenedores, que necesitan calados de 20-25 metros.

«Si aspiramos a que Bilbao sea un puerto base para transbordadores de cargas hacia y desde otros puertos, y la ubicación del Puerto de Bilbao permite aspirar a ello, se necesita esa oferta de nuevos muelles. La ampliación del superpuerto bilbaíno pone fin a las actuales limitaciones, elimina la ya casi inminente congestión de los muelles actuales y sitúa a Bilbao en un nivel plenamente competitivo respecto a los grandes puertos.» Así lo manifiestan los directivos.

Las condiciones físicas del Puerto de Bilbao no permiten una ampliación en pequeñas fases, por el hecho de que no existe agua abrigada.

Por tanto, es preciso avanzar a grandes pasos, ya que crear un dique de contención es una obra ingente que carecería de justificación si con ello se pretendiera ganar tan sólo una pequeña superficie de muelle.

El nuevo proyecto del abra exterior no es, pues, según explican sus promotores, una pequeña modificación de la situación actual, sino que supone la creación de un nuevo puerto con capacidad dos veces superior a la oferta total actual.

Se trata de construir en Zierbana un gran dique de cinco kilómetros de longitud que abrigue una gran superficie de agua y permita la construcción de áreas en tierra con una superficie de 3,5 millones de metros cuadrados y ocho kilómetros de muelles.



La inversión total supone 100.000 millones de pesetas. El proyecto se desarrollará en dos etapas. La primera, con una inversión de 35.000 millones de pesetas y una duración prevista de seis años. Esta primer fase amplía la construcción del dique dos kilómetros de muelle y 1,5 millones de metros cuadrados en tierra.

Impacto ambiental

En la segunda etapa, según las previsiones, se ganarían dos millones de metros cuadrados en tierra y siete kilómetros de muelles. El proyecto dedica especial atención a la disminución del impacto ambiental global.

A pesar de que inicialmente el proyecto constructivo contemplaba, por necesidades de la obra, la ocupación del Puerto de Zierbana, posteriores estudios han previsto y aconsejado liberar parte de aquella ocupación creando una zona de agua libre para el esparcimiento y uso lúdico de la comunidad vizcaína.

En el medio terrestre se van a reducir y controlar los procesos de erosión hídrica e inestabilidad de taludes y laderas en la cantera de Punta Lucero.

En cuanto al medio marino, se prevé poner en marcha la normativa correspondiente a las operaciones y destino de los materiales de dragado. Asimismo, respecto a los vertidos de productos y aguas residuales, tanto durante la construcción como en la fase posterior de la explotación.

En el medio atmosférico, el proyecto estudia la reducción y control de las emisiones de polvo, especialmente durante las operaciones de carga, descarga y almacenamiento de la fase de explotación.

Para minimizar los ruidos se prevén medidas de carácter general, como reducir el ruido en su origen, cambiar métodos de trabajo si fuera necesario y disminuir la propagación, además de medidas más particulares para aplicar a los impactos previsiblemente más significativos. El estudio de impacto ambiental distingue como

zonas afectadas la de Cantera de Punta Lucero, Línea de Costa y Puerto de Zierbana, y para cada una de ellas propone medidas específicas.

El diseño del proyecto del abra exterior no obedece tan sólo a razones estrictamente portuarias, ni por ello tampoco sus beneficios alcanzarían únicamente a la actividad del Puerto de Bilbao. Una inversión que ronda los 100.000 millones de pesetas ya en principio ha de ser beneficiosa para una zona que ha visto en los últimos años reducir su crecimiento de manera notable.

«Vizcaya contará con un Puerto tres veces superior al actual. Y, además, el nuevo Puerto va a ser moderno y plenamente competitivo. Desde el punto de vista de la actividad portuaria, el tráfico será más ágil, con productos de más alto valor añadido, podrá aumentarse considerablemente el número de líneas regulares, se acogerán barcos que hasta ahora no tenían posibilidades de atraque. Bilbao podrá llegar a ser un gran centro de distribución, un puerto base para transbordo



de mercancías. En definitiva, con el esfuerzo de inversión que se va a realizar el Puerto de Bilbao va a pasar a constituirse en Zona de Actividad Logística», aseguran los responsables.

De acuerdo con sus previsiones, el beneficio alcanzará también al entorno social. «No se trata sólo de que ya inmediatamente las obras creen empleo y las inversiones generen crecimiento económico. La mayor actividad portuaria puede provocar la ampliación del actual empleo portuario (3.500 trabajadores directos y 10.000 indirectos), creándose, además, puestos de trabajo de más alta cualificación», señalan.

La creación de grandes superficies anexas a los muelles pretenden localizar empresas de distribución, almacenaje, ensamble, etcétera, que ahora no pueden instalarse en el reducido espacio de que se dispone. Toda la actividad comercial e industrial podría verse favorecida por la potenciación de la Zona de Actividad Logística.

El desplazamiento de la actividad hacia el abra exterior



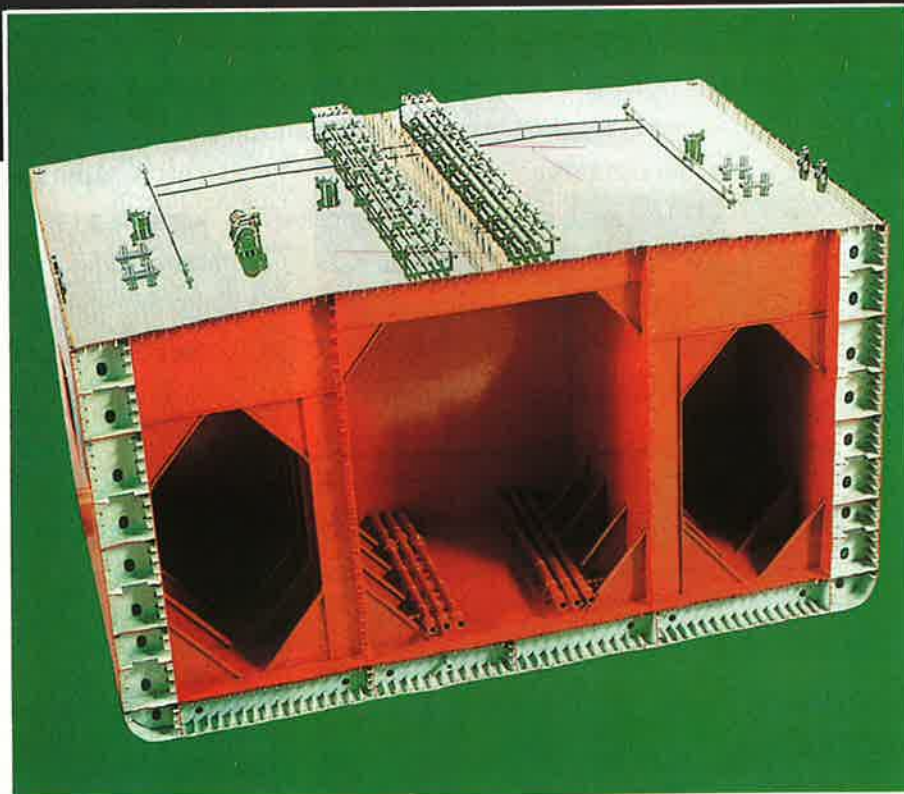
posibilitará definitivamente la eliminación de zonas portuarias del municipio de Bilbao, con lo que la ciudad podrá disponer de un suelo de altísimo valor estratégico para la remodelación prevista en el Plan General, según la dirección del Puerto.

«El Puerto necesita de infraestructuras varias, pero algunas de éstas también precisan del Puerto. La generación de un volumen notablemente superior de tráfico por ferrocarril debe ser un motivo adicional importantísimo para el desarrollo del proyecto de enlace ferroviario denominado "Y" vasca. El nuevo proyecto se inscribe, en suma, junto con la red viaria, el aeropuerto, el futuro desarrollo del ferrocarril y las telecomunicaciones, en el nuevo sistema de infraestructura del transporte que hará posible las implantaciones industriales y de servicios que toda sociedad moderna necesita para su desarrollo armónico», concluyen los responsables de poner en marcha la obra del Superpuerto de Bilbao. ■

I. C.



**Fruto de la
cooperación de cinco
astilleros europeos**



La mayor sensibilización de la opinión pública ante la progresiva degradación del medio ambiente, especialmente ante los reiterados accidentes de petroleros, decidió a cinco grandes empresas europeas a desarrollar un proyecto que diera respuesta, entre otras, a esta situación. De esta colaboración, en la que participaron Astilleros Españoles, Bremer Vulkan, Chantiers de l'Atlantique, Fincantieri y Howaldtwerke Deutsche Werft, surge el E-3, un petrolero que, según sus creadores, se caracteriza por ser ecológico, económico y europeo.

PROYECTO E-3



El E-3 viene a dar respuesta a los graves problemas de contaminación producidos por los accidentes de grandes petroleros, así como a un endurecimiento en las normas de seguridad para el transporte de hidrocarburos

Con visión de futuro

LA principal causa de contaminación del mar proviene del vertido de hidrocarburos. Como en no pocas ocasiones han denunciado los grupos ecologistas, la mayor parte de esa contaminación se debe a vertidos voluntarios, tanto de refinerías como del

lavado de los tanques de los petroleros en alta mar. Tan sólo el 8 por 100 de los hidrocarburos que llegan al mar se debe a accidentes de petroleros. Sin embargo, la opinión pública tiene la impresión de que son los grandes petroleros los principales responsables de la degradación ecológica,

debido al impacto visual de la contaminación producida por un accidente.

Sea como fuere, la opinión pública ha hecho reaccionar a los líderes políticos. Así, por ejemplo, el Congreso de los EE. UU. ha dispuesto que se considere como ilimitada la responsabilidad civil a los ar-

madores de los desastres costeros y exige que los petroleros vayan provistos de doble casco.

Más recientemente, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado reglamentaciones similares para atajar el problema de la contaminación del mar. Se trata, en definitiva, de dar soluciones eficaces al problema de los desastres ecológicos producidos por accidentes de petroleros, así como cumplir la normativa más exigente. Y ahí es donde comienza un proyecto de colaboración entre cinco grandes constructores europeos, a fin de disponer de la tecnología más avanzada.

Petrolero última generación

«El sentimiento de colabora-



ción —como explica a MAR un representante de Astilleros Españoles— *es muy fuerte, al margen de la lógica competencia.*» Poco a poco las conversaciones de los presidentes de estas cinco empresas se van convirtiendo en un proyecto de colaboración que culmina con el desarrollo del E-3. El año 1990 es la fecha en que se toma esta decisión sin precedentes, al unirse los esfuerzos de Astilleros Españoles, Bremer Vulkan, Chantiers de l'Atlantique, Fincantieri y Howaldtwerke Deutsche Werft para abordar la construcción de un petrolero de última generación.

Un petrolero que queda enmarcado por tres parámetros: ecológico, económico y europeo. El proyecto es considerado inmediatamente por la CE de gran interés y lo incorpora al programa de investigación Eureka en 1991.

El proyecto E-3 pretende no sólo ofrecer una mayor seguridad ante posibles accidentes, con la adopción de una serie de medidas que van más allá de las exigidas por las legislaciones menos permisivas, sino en eliminar, incluso, la contaminación que pudiera producir el propio barco. Es

Euroyards: Punto y seguido

Los cinco mayores astilleros europeos han decidido ampliar su cooperación, iniciada con el desarrollo del proyecto E-3, a fin de mejorar su competitividad. Así, Astilleros Españoles, Bremer Vulkan, Chantiers de l'Atlantique, Fincantieri y Howaldtwerke Deutsche Werft han constituido una Agrupación Europea de Interés Económico bajo el nombre de Euroyards.

Hasta el momento se han celebrado dos reuniones, en París y Roma, respectivamente, la última de las cuales tuvo lugar el pasado mes de enero. Los miembros de Euroyards, cuyas oficinas centrales están ubicadas en Bruselas, trabajarán conjuntamente con sus asociaciones nacionales, en estrecha cooperación con el Comité Europeo de Asociaciones de Constructores de Barcos (CESA, según las siglas de su denominación en inglés).

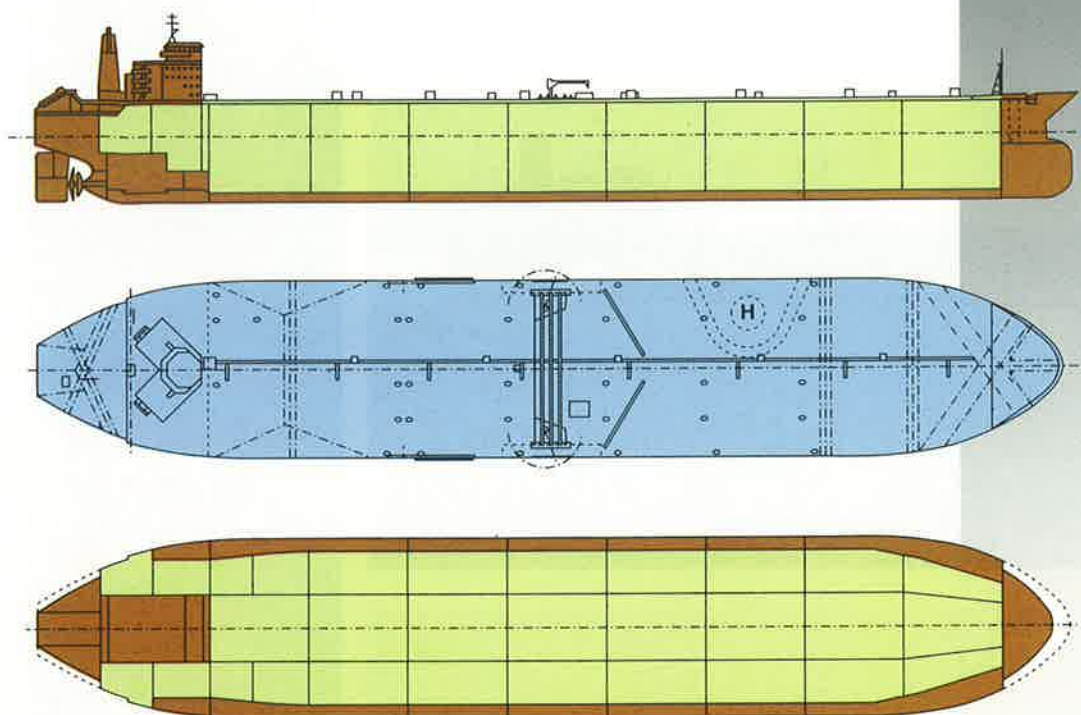
Tal y como señaló Juan Sáez, presidente del grupo español de construcción naval,

durante el acto de presentación del proyecto E-3 en Londres, éste es un paso más en la cooperación europea para la construcción naval. Actualmente una de las principales actividades apoyada por Euroyards en el marco de su cooperación con CESA es el Fórum de Industrias Marítimas. Gracias a estas actuaciones, como señala Astilleros Españoles en un comunicado de prensa, *«las industrias marítimas europeas podrán marcar el papel vital y estratégico de este sector en la Comunidad y destacar posiciones comunes para mantener este papel en el futuro».*

Entre las actuaciones previstas destacan las tendentes a reforzar la seguridad en el mar y proteger el medio ambiente europeo mediante la definición de unas normas mínimas para los buques, o la acción común en relación con la situación de los astilleros en la antigua Alemania del Este. ■

R. G.





Tras esta experiencia, las cinco empresas europeas seguirán trabajando en nuevos proyectos, por lo que han constituido la Asociación Euroyards



por ello por lo que sus creadores se marcan el objetivo de «contaminación cero».

En cuanto a las medidas de seguridad, cabe destacar la adopción del doble casco. El doble costado, de cuatro metros de ancho, ofrece una óptima protección de la carga en caso de colisión. Por su parte, con el doble fondo, de tres metros de altura, se asegura que la carga no se derrame al mar en caso de varada casi en el ciento por ciento de los supuestos. Los tanques, además, van protegidos por doble costado.

El barco va dotado de un sistema de seguridad que evita explosiones en los tanques. Se trata de un dispositivo de detección de gases en los tanques de lastre. Cuando tal situación se llegue a producir, gracias a este sistema se purgan los tanques con gas inerte y aire evitando males mayores.

Contaminación cero

Como se ha podido constatar en no pocas ocasiones, y los últimos accidentes acaecidos en Europa no son una excepción, el origen de muchos



de estos desastres proviene de alguna avería que impide la gobernabilidad del barco, por lo que queda a merced de los envites del mar. En el E-3 tampoco se ha pasado por alto esta situación. El barco irá dotado de un timón con dos palas. De esta forma, en el caso que una se averíe a la otra palas bastará para gobernarlo.

Sería prolijo proseguir con detalle todas las medidas de seguridad previstas, sin embargo, conviene resaltar por último la inclusión de un sonar especial. Con este sonar, basado en la tecnología militar, se podrá detectar cualquier objeto sumergido que pueda representar un peligro de colisión para el barco.

Antes se hizo referencia a la «contaminación cero». Los creadores del proyecto adoptan esta denominación porque, además de evitar la contaminación que provocaría un accidente, con el consiguiente derramamiento de la carga, se incluye toda una serie de medidas para que el barco no resulte contaminante por sí mismo. Así, el E-3 está concebido para que no produzca residuos, ya que es capaz de reciclar sus propios residuos orgánicos al tiempo que elimina los de carácter sólido.

En cuanto al aspecto económico, el E-3 también presenta unas importantes ventajas, según aseguran sus crea-



dores. Un aspecto de gran interés para los posibles compradores es que este modelo tendrá una mayor vida útil, ya que se ha tenido en cuenta la reducción de la fatiga de los materiales y la corrosión de la estructura, con la consiguiente rentabilidad económica de la inversión.

Por otra parte, y gracias a sus líneas aerodinámicas e hidrodinámicas, así como el tipo de hélice con que va dotado, el E-3 reduce hasta en un 10 por 100 el gasto de combustible sobre otros buques de su clase.

Nuevos proyectos

Si siguiendo con el apartado económico, de gran impor-

tancia de cara a los futuros clientes, los creadores de este proyecto destacan la posibilidad de gobernar el barco con una reducida tripulación, debido a la concepción de su diseño. Otra de las ventajas que se resalta es que su diseño es abierto, lo que permitirá la inclusión de determinadas adaptaciones según las necesidades de cada comprador.

Según declaraciones de un representante de Astilleros Españoles, la empresa española ha tenido un papel muy activo en el E-3 y, en concreto, se ha responsabilizado de la parte técnica, los aspectos ecológicos y de comunicación. La experiencia ha resultado altamente positiva, y buena prueba de ello es que estas

Astilleros Españoles ha tenido un papel muy activo en el E-3, responsabilizándose de la parte técnica, los aspectos ecológicos y la elaboración de materiales para la difusión del proyecto

cinco empresas desean abordar de forma conjunta nuevos proyectos, por lo que se ha constituido la Asociación Euroyards (ver recuadro).

El proyecto E-3 está totalmente acabado y a la espera de los primeros encargos. En este apartado, el de la comercialización, cada empresa actuará por su cuenta. Probablemente muy pronto veamos alguno de estos petroleros surcando los mares, con lo que el E-3 se habrá convertido en realidad. Una realidad que vendrá a corroborar una tecnología de vanguardia en el sector de la navegación con patente europea gracias a la colaboración de estas cinco empresas. ■

Raúl GUTIERREZ



LOS CULTIVOS MARINOS,
RETO DE ESTOS TIEMPOS

El Delta del Ebro, enclave biológicamente privilegiado

El Delta del Ebro es un enclave biológicamente privilegiado en el que pugnan por hacerse oír las voces de los científicos, que desearían preservar en lo posible sus condiciones naturales, y las de quienes pretenden disfrutar *in situ* de esas privilegiadas condiciones, obteniendo a la vez un rendimiento económico. La creación de un parque natural en 7.736 hectáreas de

los 320 kilómetros cuadrados de superficie del Delta pretende salvaguardar el segundo hábitat acuático más importante del Mediterráneo occidental. La búsqueda de nuevas formas de explotación armónica y equilibrada de sus recursos naturales es una tarea antigua en la que hoy están empeñados Administraciones públicas y el sector privado.



NO es fácil conjugar equilibradamente los valores naturales y las demandas sociales de los habitantes del lugar, aunque tampoco estamos ante el primer intento de ordenar la explotación económica de sus recursos. La riqueza biológica de las tierras de aluvión y de las aguas del entorno de la desembocadura del Ebro han hecho de la agricultura y de la pesca las industrias tradicionales del Delta. La caída de los precios del arroz, la contaminación de la costa tarraconense y la sobrepesca en el Mediterráneo han activado las señales de alerta en los últimos años. Los agricultores han tomado conciencia de la necesidad de buscar cultivos alternativos, mientras la Administración pesquera y las propias cofradías de pescadores se apresuraban a

establecer mecanismos de protección, incluido un período de descanso biológico. Simultáneamente, toma relevancia la acuicultura como alternativa a los cultivos tradicionales. Las instalaciones acuícolas se presentan como una de las posibilidades empresariales y laborales tanto para los arroceros como para los pescadores del área. Sería, en todo caso, la recuperación de una industria igualmente tradicional.

Luis Millán Roca, juez de paz de San Carlos de la Rápita, experto investigador de la zona y veterano colaborador de MAR, ha estudiado el largo proceso de instalación de cultivos marinos artificiales en aguas deltaicas, estrechamente relacionado con la creación y auge de las cofradías de pescadores. Millán Roca sostiene que el Delta y la zona marítima próxima a la desemboca-

Las cofradías de pescadores han jugado un papel destacadísimo en la búsqueda de soluciones económicamente adecuadas para la zona

dura del Ebro han estado siempre en el punto de mira de los científicos.

La pesca en el Delta

De hecho, uno de los inventarios más antiguos de las especies piscícolas y artes de pesca la realizó el caballero Cristófol Despuig en su obra *Los col.loquis de la insigne ciutat de Tortosa*, escrita en 1557. La mayoría de las artes y sistemas de pesca que en él se recogen siguen siendo utilizados, con excepción de la «braxina».

Ya en nuestro días, la Universidad de Barcelona y el Instituto Español de Oceanografía, entre otras instituciones, han realizado estudios sobre aquellas aguas. Una de estas campañas de investigación, cuyo objetivo era el estudio de la calidad de las aguas y la producción piscícola en el área del



Delta, era realizada en 1981 por el Instituto de Investigaciones Pesqueras, dirigida por el doctor Ballester a bordo del buque oceanográfico «García del Cid». Precisamente el nombre del buque recuerda al profesor Francisco García del Cid, que a principios de los años cuarenta realizaba en la bahía de los Alfacs una de las primeras experiencias sobre cría de langostino. Experiencia que dos décadas después continuaría el doctor San Felú.

A éstos habría que añadir una larga relación de proyectos de investigación durante la segunda mitad de este siglo, tanto de organismos nacionales como internacionales, resultado de los cuales son más de cien títulos publicados.

Cofradías de pescadores

Las dos cofradías de pesca-

dores existentes en la zona del Delta —la de San Pedro y la de Virgen del Carmen— han jugado un papel destacadísimo en la búsqueda de soluciones económicamente adecuadas para la zona.

La primera es una de las asociaciones de pescadores más antiguas de Europa. Su creación como gremio arranca de la Edad Media; domiciliada en Tortosa, luego pasó a ser sociedad de pescadores y más tarde cofradía. Desde 1938 está ubicada en San Carlos de la Rápita. Cuenta la tradición que la concesión de pescar le fue otorgada por Jaime I en compensación a la ayuda que los marineros le prestaron con motivo de la conquista de Mallorca y Valencia.

La fundación de la Cofradía Virgen del Carmen es más reciente. Entronca con la Sociedad de Marineros San Telmo, creada en 1887; la Sociedad de Marineros La Unión, constituida en 1904, y el Pósito del Pescador, creado en 1919 al constituirse la Caja Central de Crédito Marítimo, que luego sería Instituto Social de la Marina.

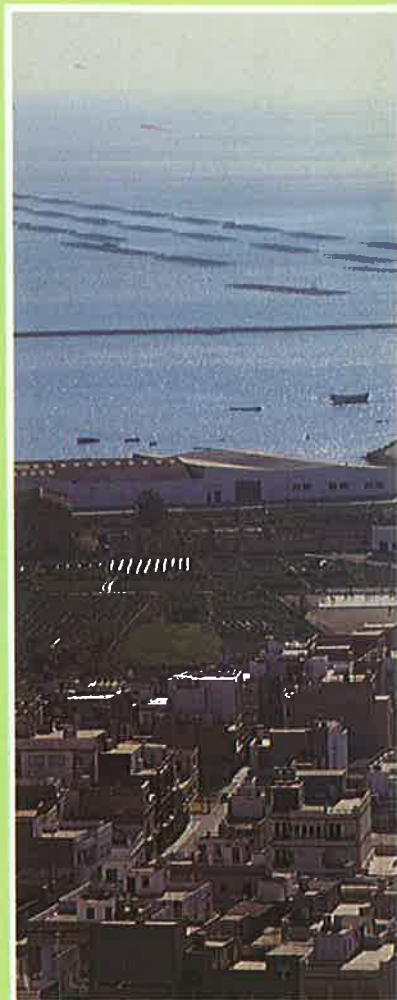
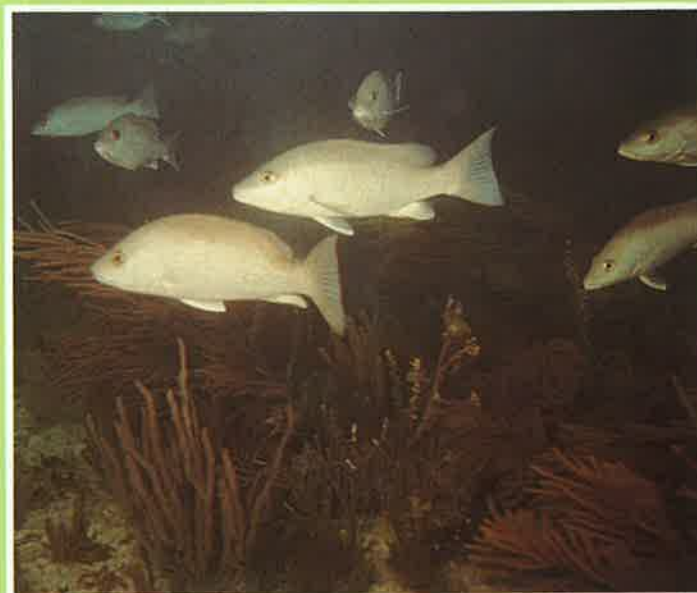
Se transforma en cofradía cuando el Pósito de Pescadores queda encuadrado en la Organización Sindical (1943). La primera colaboración entre la Cofradía Virgen del Mar y los medios científicos se produce a partir de 1961, con motivo del proyecto de recuperación de los fondos pesqueros denominado Plan Experimental de Pesca de Arrastre (1961-66). La degradación de los fondos marinos, que se apreciaba ya entonces, propició la reunión en una misma mesa de trabajo de la Administración, las autoridades de Marina, el Instituto de Investigaciones Pesqueras y las cofradías de pescadores, con el propósito de adoptar medidas drásticas. San Carlos de la Rápita fue escogido como puerto piloto. Los resultados positivos de aquella experiencia, unido a la difícil situación actual de la pesca de arrastre, han movido a los pescadores a demandar parecidas medidas,

adaptadas a los tiempos. De hecho, el Centro de Asistencia al Marisqueo ha venido funcionando en San Carlos de la Rápita desde 1984. En 1992 se transformaría en Centro Nacional de Acuicultura de Cataluña. Es considerado un excelente soporte técnico al sector, proporcionando información sobre las características del medio acuático y la adaptación de las tecnologías del cultivo. En fin, un elemento impulsor de los cultivos marinos.

A esta relación de entidades «pioneras» en el desarrollo de los cultivos marinos en el Delta habría que añadir los titulares de las Salinas de la Trinidad, cuya constitución se remonta al año 1885. El recinto de la pesquería solicitada entonces se extendía desde las Salinas a la Punta de Santa Marina, que estaría protegido por estacas y cañizos. La finalidad de aquel proyecto, presentado en 1894, era conseguir ejemplares adultos de dimensiones reglamentarias y comerciales a partir de ejemplares juveniles de pescados propios de la bahía de los Alfacs, que con este método se desarrollarían en su medio natural. No ha quedado constancia de los resultados de este proyecto, ni de si llegó a funcionar, pero demuestra el interés empresarial por la entonces incipiente acuicultura.

Mejora de las estructuras

La política pesquera de la CE contempla acciones para la mejora y adaptación de las estructuras del sector y de la acuicultura que la Administración se apresuró a incorporar a la realidad española. La adecuación entre esfuerzo pesquero y recursos disponibles, el aumento del grado de autoabastecimiento del mercado comunitario y, principalmente, la inclusión de los productos de la acuicultura en el capítulo de investigación de mercado, son algunos de los aspectos de aquella política de los que se esperan resultados positivos para el Delta del Ebro.



La financiación es compartida por la Administración española y la CE, y se pretende que sirva para acelerar el proceso de reestructuración del sector: nuevas construcciones, desarrollo de los proyectos de cultivos marinos, etcétera.

Tal como recordaba Luis Millán Roca en la lección magistral pronunciada con motivo de la firma del convenio de colaboración, suscrito en abril de 1991 entre las Cofradías de Pescadores Virgen del Carmen y San Pedro y la Consejería de Educación de la Generalitat de Cataluña, ya en 1879 una Real Orden del Ministerio de Marina concedió a la Sociedad de Pescadores San Pedro el establecimiento y explotación de un gran parque de pesca y piscicultura, en el que se daba gran importancia a este último aspecto. Así lo demuestra una disposición posterior, en la que se invitaba a la so-



ciudad a la aclimatación del salmón «Sacramento», a la vista de las experiencias realizadas en el extranjero.

Con el tiempo aquella orden sería derogada, principalmente por no haber cumplido la finalidad de creación de un gran parque piscícola y el saneamiento de las lagunas mediante las obras que debía realizar la sociedad. La Administración pretendía fomentar la pesca, pero los pescadores, probablemente, consideraron que el esfuerzo económico que suponía el saneamiento de las lagunas no iba a ser fácilmente rentable. Desde 1948 la Administración ha ido renovando aquella concesión, hoy otorgada a la Generalitat.

Los cultivos marinos hoy

En el terreno de las innovaciones, la FAO se mueve ac-

Ante el desequilibrio entre las necesidades del consumo humano y la producción pesquera, el hombre, que en un principio fue agricultor y ganadero, conviene que ahora sea también «cultivador marino».

tualmente en el contexto de los biotipos y la maricultura para ayudar a estabilizar el mercado de pescado, favorecer el desarrollo de la pesca y el paso de los pescadores de una actividad artesanal, frecuentemente en declive, a una actividad pesquera productiva que, a la vez, puede ayudar a recuperar ciertos *stocks*. Todo ello bajo el impulso del crecimiento de-

demográfico y las necesidades alimentarias. Es decir, que ante el desequilibrio entre las necesidades del consumo humano y la producción pesquera, si el hombre en un principio fue agricultor y ganadero, ahora conviene que sea también «cultivador marino».

Los países de mayor producción pesquera de la Comunidad Europea están en el Me-

diterráneo. De ahí la importancia que la CE da a los cultivos marinos, prueba de lo cual serían las subvenciones otorgadas al sector para este fin.

Luis Millán Roca avanzaba en su disertación de 1991 un mensaje que cobra actualidad con el paso del tiempo. El Mercado Unico europeo afecta a todas las ramas de la producción. En adelante no habrá aguas nacionales, sino aguas comunitarias. La zona del Delta quedará integrada en el potencial productivo europeo. Los pesimistas verán en esta circunstancia un horizonte de competidores. Los optimistas, un horizonte de consumidores en mercado más amplio. Para unos y otros los cultivos marinos responden a un reto de estos tiempos. ■

Mery VARONA

ACUICULTURA '93

CONGRESO Y EXPOSICION MUNDIAL

Torremolinos del 26 al 28 de Mayo de 1.993

SECRETARIA

PAP, SA.- CONGRESOS
Acuicultura Mundial '93
ARROYOFRESNO 19
28035 Madrid - ESPAÑA



*" De la era de los descubrimientos
a la industrialización"*

Nombre :

Empresa :

Dirección :

Para más información envíese el presente anuncio cumplimentado a la Secretaría.



Organizado por:
Asociación Empresarial de Productores de
Cultivos Marinos de España (APROMAR)
European Aquaculture Society (EAS)
World Aquaculture Society (WAS)



CHUGOKU

PAINTS ESPAÑA S.A.

Juan de la Cierva, 24
28820 COSLADA (Madrid)
Tel.: 669 04 45 - 669 03 34 - 669 03 80
Fax: 669 03 97

PROTECCION TOTAL PARA BUQUES DE PESCA

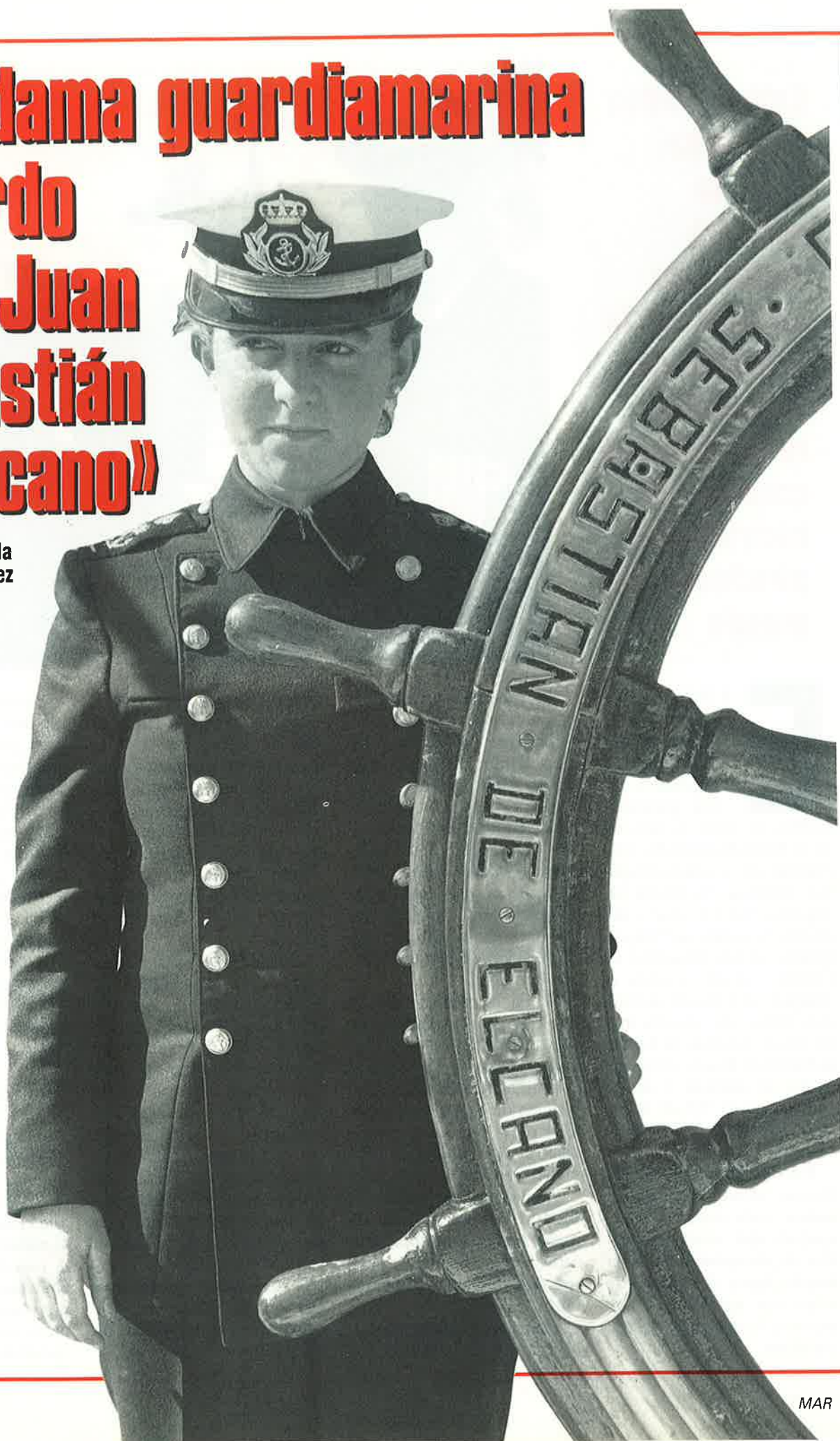
"CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. es una parte importante de la cadena internacional de CHUGOKU. CHUGOKU es una compañía perfectamente establecida en el mundo, que provee la gama completa de pinturas marinas para todo tipo de buques y estructuras marinas".

La experiencia durante 75 años y largas investigaciones y desarrollos permiten a CHUGOKU fabricar pinturas marinas de alta calidad consiguiendo la absoluta confianza de los armadores y astilleros del mundo entero.

En la actualidad, el problema de la contaminación del mar preocupa al mundo entero. En Japón, para los barcos de cabotaje y arrastreros, está prohibido la utilización de pinturas con estaño, lo cual promueve las pinturas AF libres de estaño. CHUGOKU, compañía internacional de pinturas marinas, colabora en la protección del océano a través de los productos de la serie TFA.

Una dama guardiamarina a bordo del «Juan Sebastián de Elcano»

Desde el 26 de octubre pasado, la joven Esther Yáñez González-Irún se encuentra a bordo del buque-escuela de la Armada española «Juan Sebastián de Elcano», donde participa de un crucero de instrucción y octava vuelta al mundo. A sus veintiún años, Esther se ha convertido en la primera dama guardiamarina de la Armada española, a donde ha llegado después de muchos esfuerzos.



Esther Yáñez González-Irún, la primera mujer que ingresó en la Armada, se encuentra realizando un crucero de instrucción alrededor del mundo



ESTHER Yáñez González-Irún se ha convertido en la primera dama guardiamarina de toda la historia de la Armada española. Con veintiún años recién cumplidos, ahora se encuentra navegando por los mares del mundo a bordo del buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano», donde realiza el obligado crucero de instrucción como una alumna más de tercer curso de la Escuela Naval de Marín, en la que ocupa el número 1 de su promoción, la 395 de la Escala Superior del Cuerpo General.

Para la dama guardiamarina no ha sido muy fácil alcanzar esta meta, aunque asegura que «*todo es cuestión de planteártelo, de tener mucha fuerza de voluntad y saber con seguridad lo que quieres y lo que vas a hacer*», comenta.

Sus ascendientes militares han tenido mucho que ver a la hora de decidir su vocación. Esther es hija de Julio Yáñez Golf, coronel de Infantería de Marina, creador de la Unidad de Operaciones Especiales, y de Milagros González-Irún, perteneciente a una familia de marinos, por lo que la mayor parte de su vida ha estado relacionada con las Fuerzas Armadas.

Se da la coincidencia de que esta alumna guardiamarina es natural de la localidad gaditana de San Fernando, también base del buque insignia de la Armada Española en el que viaja, donde nació el 8 de octubre de 1971 y vivió durante cuatro años.

Posteriormente residió en Madrid por un período de nueve años y a continuación estuvo tres en Ferrol, para regresar de nuevo a la capital de España.

Esta joven isleña (denominación que reciben los

nacidos en San Fernando, o también conocida como la Isla de León) ha cursado sus estudios primarios y secundarios en colegios madrileños de religiosas. Primero en el «Cardenal Espinola», más tarde en el «Santísimo Sacramento» y cuando regresó de Ferrol se matriculó en el «San Pablo CEU».

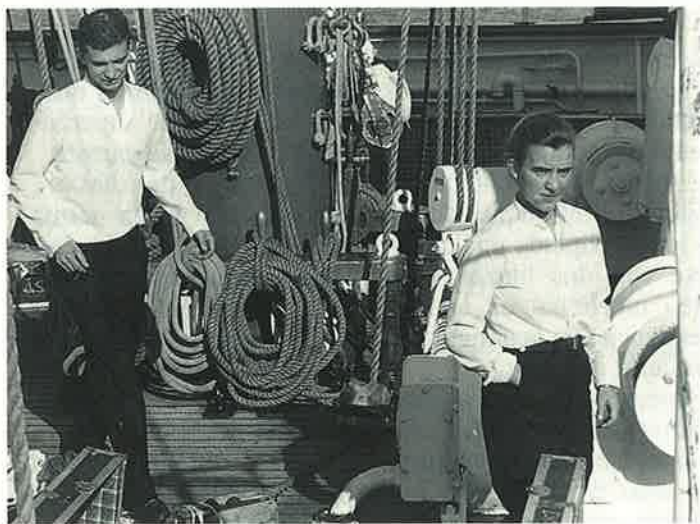
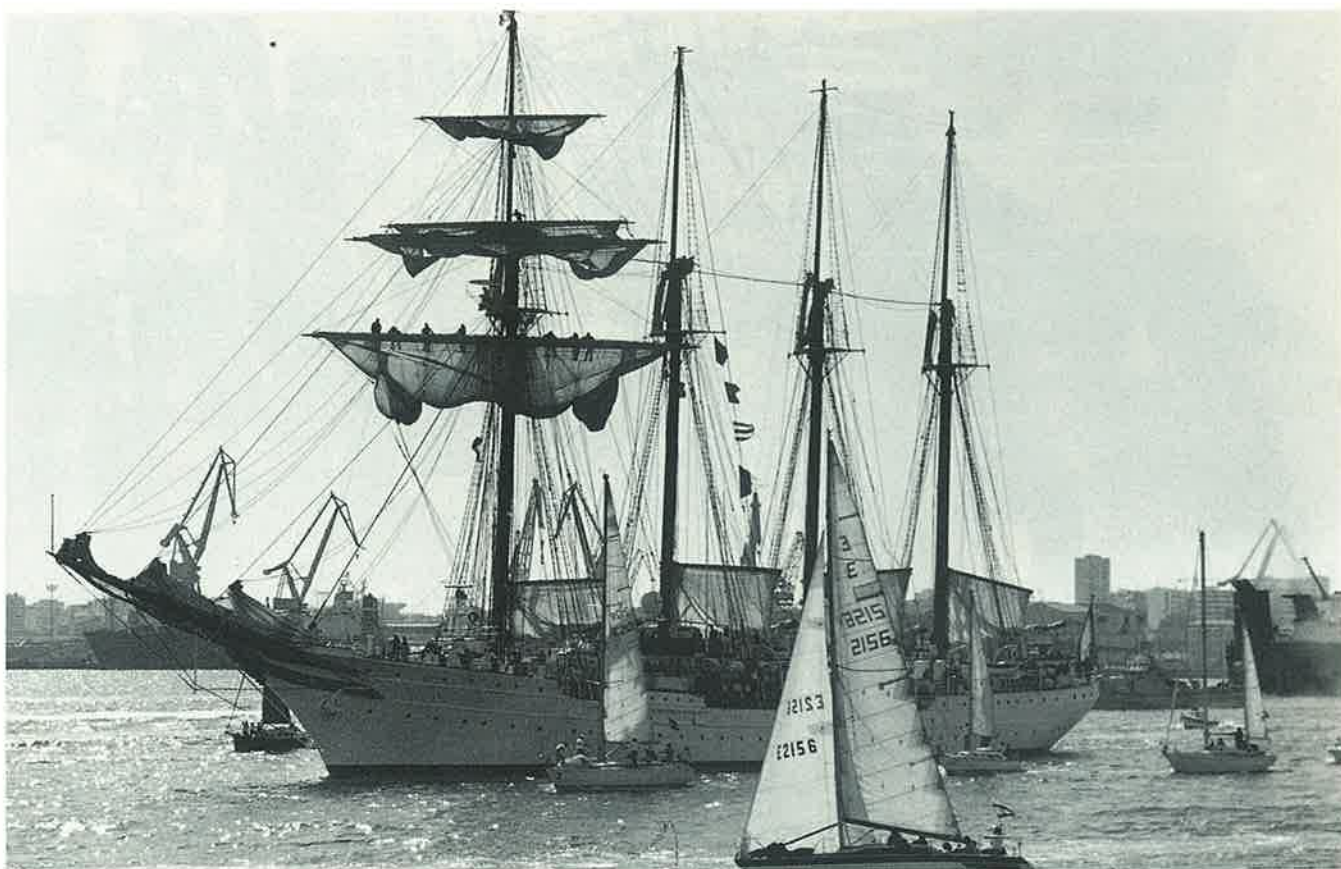
Después de COU, Esther ingresó en el Colegio de Huérfanos de la Armada (CHA) en Madrid, donde permaneció durante un curso preparando la oposición para ingresar en la Escuela Naval de Marín, y consiguió su objetivo sin esfuerzos. De pronto se convirtió en una de las dos únicas mujeres, entre las 85 que se presentaron, que por primera vez pasaría a formar parte de las Fuerzas Armadas, junto con María José Blázquez, que optó por el Ejército de Tierra.

En un principio Esther no las tenía todas consigo, pues, según explica, «*mis padres, hermanos y amigos me asustaron al oír la idea que les había planteado, algo lógico porque se trataba de una cuestión nueva y desconocida. No obstante, cuando ya me había decidido todos me ofrecieron sus apoyo*».

Entonces la vida de Esther cambió radicalmente y sus proyectos para estudiar Medicina tomaron un nuevo rumbo: la carrera de Marino.

Una vocación oculta

«*Nunca me había planteado seriamente ingresar en las Fuerzas Armadas —explica—, pero siempre he sentido una cierta atracción hacia este mundo. Intuía una especie de vocación oculta que salió a flote cuando estudiando COU supe que la mujer podía aspirar a ser militar de carrera*», recuerda esta marina.



Entre otras anécdotas, esta futura oficial de la Armada destaca lo curioso que le parecía que a las personas más cercanas al mundo marino y militar en general les chocara más el camino que había decidido seguir Esther que a aquellos conocidos que nada tenían que ver con las Fuerzas Armadas.

Sin embargo, asegura que nunca la han tomado como

«un bicho raro», sino todo lo contrario. «Muchas amigas me han dicho que les hubiera gustado haber hecho lo mismo que yo, pero han reconocido que se no se atrevían. Personalmente opino que cuando estás convencida de que te gusta algo debes luchar por ello, porque todos tenemos que llegar a ocupar el lugar donde está nuestra vida», indica.

Ahora está convencida de que esta carrera es perfectamente compatible con el papel tradicional que nos ha tocado desempeñar a las mujeres, aunque reconoce que «el hecho de estar navegando requerirá bastantes sacrificios, más o menos los que pueda hacer cualquier persona en otra carrera. Con voluntad y esfuerzo es viable», dice.

Respecto al recibimiento que tuvo de sus compañeros en la Escuela Naval de Marín, donde ingresó a los diecinueve años, Esther asegura que «fue y es correcto en todo momento. Soy uno más entre ellos y eso me enorgullece. Tuve la suerte de coincidir el primer año en la escuela con muchos amigos y ello me ayudó a integrarme. De todas formas, me hubiera gustado tener a una compañera con la que poder intercambiar opiniones y a la que pedir consejos, como ocurre con las

que ingresaron posteriormente en la escuela, que ya son más».

A esta dama guardiamarina le rebosa sencillez y de ningún modo quiere sentirse protagonista de nada. «Entiendo el papel que me ha tocado desempeñar como primera mujer que realiza la carrera de Marino, pero no me lo he planteado así. Simplemente me siento muy afortunada por las oportunidades que he tenido y he aprovechado y pienso siempre en aquellas compañeras que no tuvieron tanta suerte como yo y no superaron la oposición», señala.

Respecto a lo que le supone participar en la octava vuelta al mundo del bergantín-goleta, Esther manifiesta rotundamente que «como para cualquier guardiamarina, el viaje en el «Juan Sebastián de Elcano» es lo más atractivo de la carrera. Me siento muy afortunada por poder participar en esa



empresa, con muchos días de navegación y con la oportunidad de adquirir una gran experiencia. No obstante, soy muy consciente de que será duro, pero pienso también que voy a aprender mucho y tendré la ocasión de conocer sitios nuevos».

En su 64 crucero de instrucción, el buque permanecerá en la mar doscientos diecisiete días y cuarenta y cuatro en puerto. Recorrerá un total de 25.377 millas. A bordo viajan 300 hombres, 61 de los cuales son guardiamarinas.

Tantos días de navegación era lo que consideraba Esther más duro del crucero, al entender que *«podrá provocar situaciones de tensión, pero confío en que todos sepamos actuar y ser responsables ante cualquier adversidad, lo que a su vez supondrá un mayor esfuerzo y una experiencia más»*.

Aprender a vivir día a día en un barco en condiciones difíciles

Sin embargo, esta joven marino espera que el viaje le sirva, además de para disfrutar y conocer en los puertos cuanto sea posible, para *«aprender y vivir día a día en un barco en condiciones difíciles, a convivir con mis compañeros y a saber tratar tanto a superiores como a subordinados, de manera que cuando en junio regrese a Marín pueda estar segura que me he enriquecido en todos los aspectos»*.

Para hacer más llevaderos los largos días en la mar, Esther salió de Cádiz cargada de libros y cintas de casette, aunque también se había propuesto dedicar mucho tiempo a conocer a sus compañeros.

La única diferencia que se ha mantenido con la alum-

na que navega a bordo del «Elcano» es el lugar de alojamiento. Para ello ha sido necesario realizar una serie de obras de acondicionamiento en el buque, donde se le ha adaptado una camarata con dos literas y un aseo individual en las dependencias de la antigua enfermería del velero.

Sobre ello, la joven guardiamarina considera que *«no es, de ninguna manera, un trato de favor, sino una modificación lógica. Existen diferencias en el alojamiento, pero a la hora de trabajar a todos nos exigen igual»*.

«Me hubiera encantado compartir un sollado con veinte chicas más, lo que pasa es que yo soy la única mujer en el barco y existen diferencias que hay que mantener. Se trata de una cuestión de poca importancia. Si hubiera distinciones o privilegios a la hora de trabajar, entonces sí me sentiría molesta»,

explica la futura oficial de la Armada, que aspira a destinos en barcos de superficie cuando finalice la carrera.

Durante los dos días previos que esta joven permaneció en Cádiz y en San Fernando, donde conserva aún muchas amistades y familiares, numerosos ciudadanos la paraban por la calle para felicitarla y darle ánimos para seguir adelante.

Como a numerosos compañeros, el pasado 26 de octubre, fecha de la salida del «Juan Sebastián de Elcano» de Cádiz, acudieron al puerto gaditano a despedir a Esther su madre, su padre y Tamara, la pequeña de sus nueve hermanos, entre los que sólo Esther es militar.

Como un auténtico marino, Esther consolaba a su madre a pie de muelle poco antes de embarcar, diciéndole: *«¡Compensa, mamá!»*. ■

Montserrat BARREIRO



EL SECTOR PESQUERO VASCO SE HUNDE EN LOS ACUERDOS PESQUEROS COMUNITARIOS

DE COSTA A COSTA

Las penurias de la flota pesquera vasca se iniciaron en 1977, cuando se amplió el límite de las aguas jurisdiccionales. Las condiciones impuestas a España cuando se incorporó a la CE en 1986 agravaron las penurias de los arrantzales vascos. Las restricciones que consolida la nueva política pesquera comunitaria, vigente desde el 1 de enero del presente año, pueden hacer insostenible la situación del sector pesquero vasco.

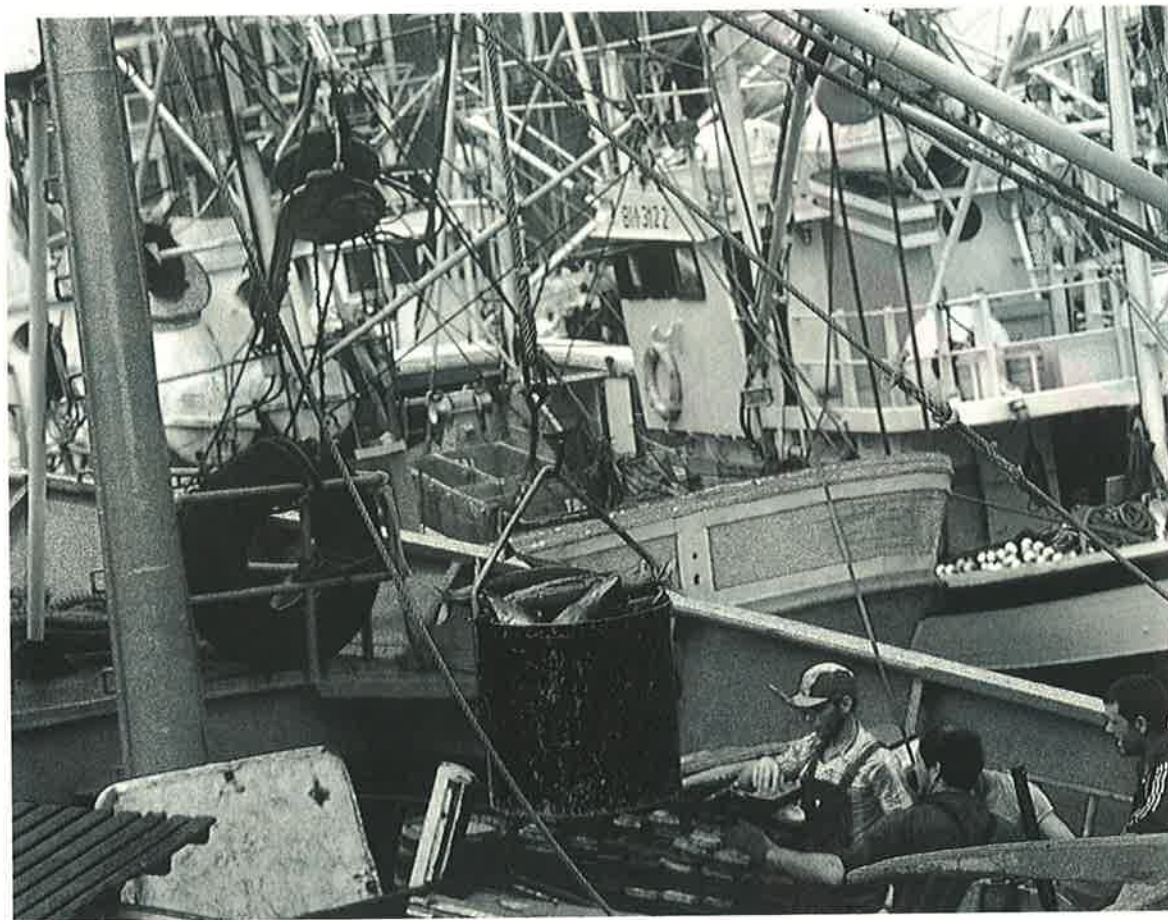
LA libertad de la que disfrutaba el sector pesquero vasco se vio recortada en 1977 con la ampliación de las aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas. Los problemas que aquella ampliación de aguas jurisdiccionales supuso para el trabajo de los arrantzales vascos se incrementaron cuando España pasó a formar parte de la Comunidad Económica Europea en 1986.

diez años, llevaba tres en funcionamiento cuando España se incorporó a la CE. Tras unas negociaciones realizadas de forma precipitada, el resto de países comunitarios impusieron a España importantes recortes en materia de pesca. Los países comunitarios temían que la importante flota pesquera española llegara a debilitar sus sectores pesqueros.

La política pesquera comunitaria, diseñada para

Desde ese momento el sector pesquero vasco, que constituye uno de los de mayor po-





tencialidad de Europa, comenzó a sufrir la política pesquera comunitaria. Escasas licencias y disminución de caladeros fueron los principales males que empezaron a afrontar los arrantzales vascos.

Las imposiciones comunitarias obligaron al sector pesquero vasco a una reestructuración ineludible. Año tras año fueron desapareciendo puestos de trabajo y embarcaciones. Tal reconversión era necesaria. Tenía como meta 1993, año en que la CE renovaría su política pesquera para otros diez años. Los esfuerzos habrían valido, la pena si con ellos el País Vasco se hacía con un puesto de preeminencia a la hora de compartir los mismos privilegios que el resto de las flotas comunitarias cuando en 1996 se lleve a cabo la plena integración española en la CE.

La nueva política pesquera comunitaria que entrará en vigor el primer día de enero de 1993 sería clave para el fu-

turo del sector pesquero vasco. Aunque el Tratado de Adhesión de España a la CE se renegociará en 1996, los aspectos negativos de la política pesquera comunitaria que no desaparecieron en 1993 continuarían vigentes hasta el año 2003.

1993, año clave

Tanto los arrantzales vascos como los representantes del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco esperaban con ilusión la nueva política pesquera que la CE definiría en 1993 y que serviría de base hasta el 2003. Arrantzales vascos y Gobierno vasco esperaban que a partir de 1993 la flota pesquera vasca estuviese en mejores condiciones que las que le supusieron la firma del Tratado de Adhesión de España a la CE, a partir del cual el sector pesquero vasco había sido uno de los grandes

Según el viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, las condiciones pesqueras comunitarias actuales no permitirán que la flota pesquera vasca llegue al año 2003.

discriminados, con disposiciones como la limitación a 300 del número de embarcaciones españolas que podrían faenar en aguas comunitarias, la prohibición de cambio de modalidad de pesca o el establecimiento de zonas de pesca vedadas.

En el mes de diciembre de 1992 la Comisión Europea presentó a los Estados miembro de la CE su propuesta de TAC (Totales Admisibles de Capturas) y cuotas pesqueras para 1993, la cual debía ser debatida en reunión del Consejo de Ministros de Pesca comunitarios. La propuesta de la Comisión Europea reducía extraordinariamente para España las capturas de merluza (un 94 por 100), rape (un 52 por 100) y gallo (un 88 por 100) en aguas del golfo de Vizcaya, Portugal, Azores, Irlanda y Marruecos.

Durante el 19 y 20 de diciembre de 1992 el Consejo de Ministros de Pesca de los doce países comunitarios de-



batieron la reforma de la Política Pesquera Comunitaria y el Reglamento de TAC y Cuotas para 1993.

A última hora del 20 de diciembre de 1992 los ministros de Pesca de la CE aprobaron, con el voto en contra de España, los TAC y cuotas pesqueras para 1993, menos restrictivas que las previstas por la Comisión Europea, pero aún negativas para España. Los recortes más significativos de las cuotas corresponden a la pesca de merluza en el Cantábrico, Portugal, Azores y Marruecos, que descienden un 25 por 100 y se sitúan en 7.680 Tm.; del gallo en la misma zona, que descienden un 44 por 100, quedando en las 7.380 Tm., y del rape en el mar de Irlanda, Bretaña y el oeste del golfo de Vizcaya, que se reducen en 41 por 100, situándose en 1.590 Tm.

Sin embargo, hubo otro aspecto más negativo que los TAC y las Cuotas para Espa-

ña. La nueva Política Pesquera Comunitaria aprobada no suprime las discriminaciones del Régimen Común de Pesca instaurado en 1983. Al contrario, las consolida. Las licencias seguirán vigentes en España (y Portugal) hasta el año 2003, mientras que los demás miembros comunitarios pondrán en marcha, a partir de 1995, un sistema aligerado de licencias distinto al español (y portugués), que será gestionado por las autoridades nacionales. Además, no ha sido modificado el Principio de Estabilidad Relativa, por el que los Estados miembro de la CE, a excepción de España y Portugal, se reservan el reparto de las cuotas pesqueras correspondientes a caladeros de terceros países en los que ya faenaban antes de 1986.

Más penurias

Tras la aprobación de la nueva política pesquera co-

munitaria, las esperanzas del sector de pesca vasco y de sus representantes en el Ejecutivo autonómico vasco de que la anterior discriminación sufrida desapareciera, se han esfumado.

Si los reglamentos pesqueros restrictivos existentes en la CE han mediatizado durante siete años la actividad de los arrantzales vascos, los nuevos continuarán haciéndolo con mayor presión. Los 7.200 arrantzales vascos que tripulan los 708 barcos que componen la flota pesquera vasca tendrán que soportar durante diez años más condiciones durísimas de trabajo si quieren continuar desempeñando la actividad de la que viven.

Según representantes de los arrantzales vascos, «los intereses de la flota pesquera vasca no han sido defendidos en el foro comunitario».

Para el Gobierno Vasco, el acuerdo conseguido en Bruselas ha sido decepcio-

nante y perjudicial para el futuro del sector pesquero vasco. Según José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Ejecutivo autónomo vasco, «el acuerdo comunitario discrimina a importantes sectores pesqueros del País Vasco. Sobre todo a los barcos que faenan en aguas comunitarias. El problema no ha venido de más o menos cuotas. Eso es algo que asumimos por la sobreexplotación de los bancos de pesca. El mayor problema estriba en que se vuelve a discriminar a nuestras flotas con respecto a las de los demás miembros comunitarios. No es justo que un barco de pesca francés pueda pescar donde quiera y cuando quiera, dentro de las cuotas establecidas, y nosotros, no. No es justo que de las 22 especies comercializables que se pueden pescar sólo nos den cuota de siete. No es justo que nos limiten la potencia de las embarcaciones. No es justo que existiendo ya el pleno mercado único europeo, no podamos acceder a los recursos pesqueros europeos en las mismas condiciones que los demás países de la CE».

Tan negativo es el nuevo acuerdo comunitario para los intereses del sector pesquero vasco, que el Departamento de Pesca del Gobierno Vasco intentará cambiar las condiciones del mismo en 1996, con motivo de la renegociación del ingreso de España en la CE. Aunque en tal renegociación la CE no contempla la modificación de su política pesquera, los responsables de Pesca del Gobierno Vasco harán todo lo posible para que cambien las condiciones en la que faena la flota pesquera vasca.

Si esas condiciones no cambian en 1996, puede que la flota pesquera vasca no llegue al año 2003. «Nuestra flota pesquera —asegura José Ignacio Espel— no soportará diez años más en las condiciones actuales». ■

Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO



MALA CAMPAÑA DEL BONITO

Los resultados obtenidos en la campaña del bonito de 1992 han dejado insatisfechos a los arrantzales vascos

Aunque la campaña del bonito de 1992, con nueve millones de kilos capturados, ha superado el desastroso registro de 1991, año en que se pescaron sólo ocho millones de kilos, sus resultados se han quedado aún muy lejos de los catorce millones de kilos de túnidos obtenidos en 1990. Según los arrantzales vascos, las bajas capturas han convertido en decepcionante la campaña del bonito de 1992.



LOS representantes de los arrantzales vascos de bajura están de acuerdo en caracterizar la campaña del bonito de 1992 como mala.

Según Antón Garai, presidente de las Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya, «la campaña ha sido mala porque en septiembre empezó a desaparecer el bonito de las aguas cantábricas. En 1991 desapareció en octubre y en 1990 en noviembre. El motivo de que el bonito desaparezca del Cantábrico cada año antes es porque cada vez se pesca más con artes de pelágicos».

Según Juan María Urbietta, presidente de las cofradías guipuzcoanas, «la campaña empezó muy bien, pero acabó

mal. En conjunto, ha sido una mala campaña, debido al mal tiempo y a la actuación de pesqueros pelágicos».

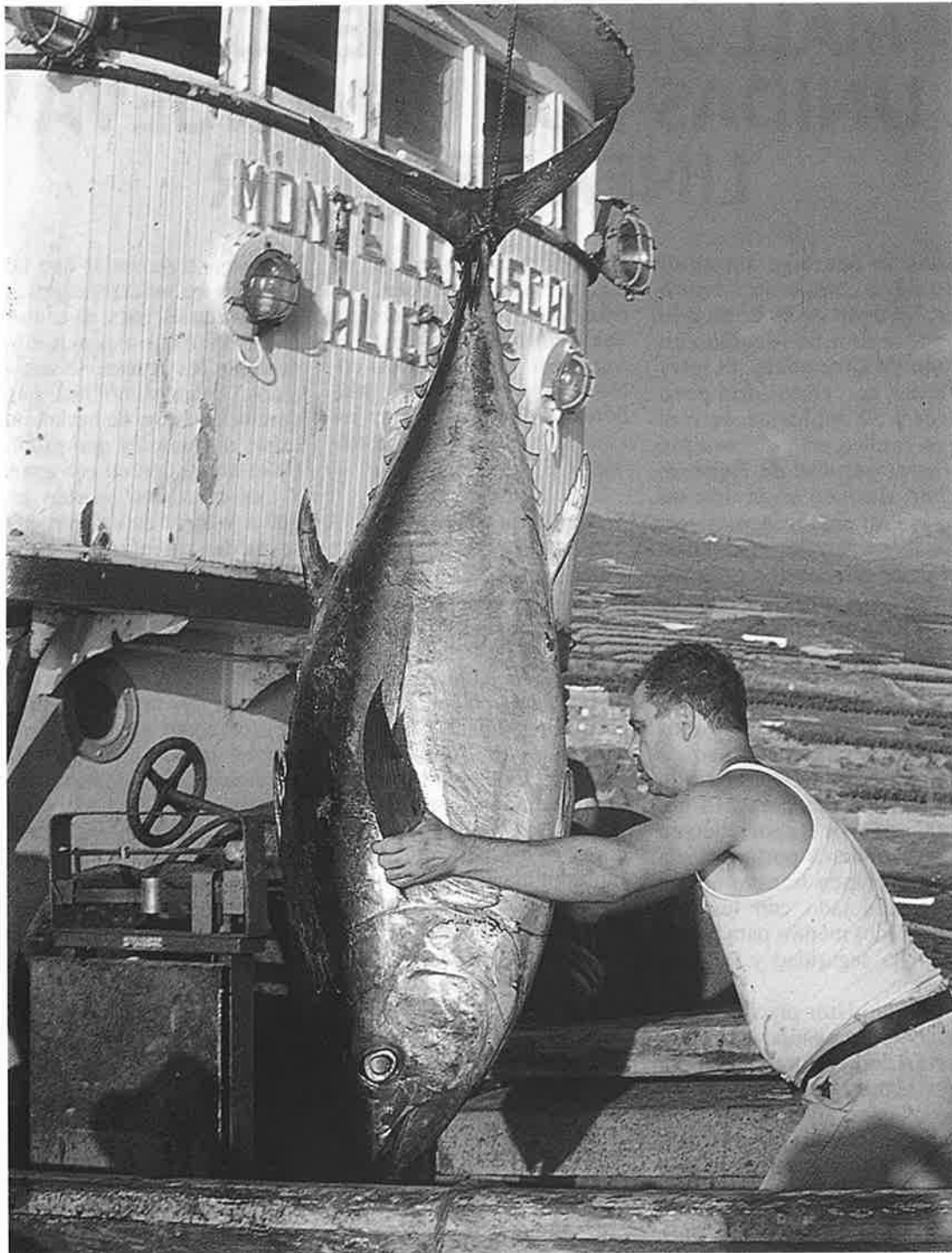
Los incidentes de la campaña

Los arrantzales vascos iniciaron la campaña del bonito en el mes de julio. Y lo hicieron con dos problemas fundamentales: la utilización de artes de pelágicos y de enmalle a la deriva para la pesca del bonito por parte de países terceros, como Francia, y el bajo precio de cotización de las capturas en lonja debido a la importación de túnido tropical.

Los arrantzales vascos, además, desconfiaban de que

las embarcaciones de países terceros fueran a cumplir la normativa que la Comunidad Europea aprobó en octubre de 1991 con el fin de regular ciertas medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros comunitarios. Una de esas medidas regula y limita la utilización de las artes de enmalle a la deriva, prohibiendo faenar con más de una red de deriva, la cual no puede tener una longitud superior a los 2,5 kilómetros y debe estar unida físicamente al barco.

Con el transcurso de los días de campaña, las sospechas de los arrantzales vascos se hicieron realidad. Según los arrantzales vascos, los pesqueros galos incumplían la normativa que el Consejo



de Ministros de Pesca de la CE aprobó en octubre de 1991, ya que las embarcaciones francesas estaban utilizando redes de mayor longitud que la permitida sin estar, además, sujetas a las embarcaciones.

El uso inadecuado que los pesqueros franceses hacían de las redes de enmalle a la deriva, o volantas, para la

pesca del bonito originó una serie de enfrentamientos entre vascos y galos. Los arrantzales vascos llegaron a cortar algunas de las redes de enmalle que las embarcaciones francesas utilizaban, alegando que la actividad ilegal de los pesqueros franceses les perjudicaba y que su supervivencia estaba en juego.

Pasaban los meses y los arrantzales vascos continuaban denunciando que las redes de volanta que las embarcaciones francesas utilizaban no sólo eran perjudiciales para ellos, provocando una disminución de sus capturas, sino para todo el entorno ecológico, debido a que el carácter depredador de las volantas causa la muerte indiscri-

minadamente a toda clase de animales marinos.

La actividad incontrolada de embarcaciones pelágicas y volanteras, sumada a la mala climatología, provocaron la desaparición del bonito de las aguas costeras cantábricas a principios de octubre.

A este hecho negativo se añadió la imposibilidad de faenar en las islas Azores tras la costera del bonito en el Cantábrico. Las 15 embarcaciones vascas que tenían previsto acudir a las Azores la primera semana de octubre no pudieron hacerlo. Las autoridades del archipiélago azoriano no concedieron la autorización necesaria debido a la provisionalidad de su Gobierno, salido de las elecciones legislativas celebradas en las Azores el 11 de octubre. Con ello, esos 15 barcos se unieron a los demás pesqueros vascos que habían puesto rumbo al Mediterráneo para continuar la campaña del bonito una vez dada por concluida la costera del Cantábrico en los primeros días de octubre. Tras mes y medio de faenar en el Mediterráneo con la práctica ausencia de capturas, la campaña del bonito concluyó a finales de noviembre.

Las cifras de la campaña

La decepcionante campaña del bonito de 1992 proporcionó a los arrantzales vascos unas capturas de 9.200 toneladas. Por provincias, las capturas fueron prácticamente iguales en Vizcaya y en Guipúzcoa. Dentro de los puertos vizcaínos destacaron Bermeo, con 2.500 toneladas de bonito recibido, y Ondárroa, con 1.300 toneladas. En Guipúzcoa, Guetaria, con 2.400 toneladas, y Hondarribia, con 1.400 toneladas, fueron los puertos que más bonito recibieron.

La cotización media del kilo de bonito durante 1992 fue de 352 pesetas. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO



MALLORCA Y MENORCA, UNIDAS POR UNA NUEVA LINEA REGULAR

En los primeros días de enero se inauguró un nuevo servicio de la compañía naviera Flebasa Lines. Se trata de la línea que une el puerto mallorquín de Alcudia con el menorquín de Ciudadela. El ferry «Rolón Plata», con capacidad para 330 pasajeros y 50 vehículos, será el buque que realice este importante servicio. El director general de Flebasa, Adolfo Utor, destacó en el acto de presentación a los medios informativos, que la nueva línea regular «pretende reforzar adecuadamente las comunicaciones entre Mallorca y Menorca, estrechando en todo lo posible sus relaciones culturales y comerciales».

EL «Rolón Plata» efectuará dos servicios diarios. Cada uno de los trayectos se realiza en un tiempo de tres horas. El buque acaba de ser sometido en unos astilleros portugueses a una profunda transformación y está dotado con los más avanzados medios para garantizar la seguridad y la navegación.

Adolfo Utor precisó que, si bien la compañía necesitará un período de tres años para rentabilizar sus costes, durante la temporada turística se incrementará el servicio con embarcaciones rápidas aptas para el transporte exclusivo de viajeros.

Flebasa ha decidido promocionar esta nueva línea mediante ofertas muy sugestivas, como la de ofrecer el viaje de ida y vuelta para cuatro personas y un vehículo por el precio de 20.000 pesetas. En relación a las mercancías, la empresa aplica las tarifas que estipula la Conferencia Bal-Con, pero se tiene la intención de abaratarlas progresivamente.

En definitiva, la importan-

cia de la puesta en marcha de este servicio radica en que desde ahora queda cubierta una demanda, tanto para el transporte de mercancías como el de pasajeros entre Mallorca y Menorca, que no estaba suficientemente atendida.

Polémico marisqueo

Por otro lado, en estos últimos días se está produciendo un enfrentamiento entre los pescadores de Palma y la Administración autonómica. El origen de la polémica se encuentra en el hecho de que la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno balear está procediendo a abrir una serie de expedientes sancionadores a los pescadores que capturan almeja sin el correspondiente permiso en la bahía de Palma.

De un tiempo a esta parte los pescadores se han dado cuenta de la enorme rentabilidad que ofrece el marisqueo en una zona muy próxima a la playa. La Consejería argumenta que no se pueden conceder licencias hasta que no quede definitivamente finalizado un estudio que sobre esta materia se está realizando. Sin embargo, los pescadores aseguran que si la bahía de Palma se declara zona de marisqueo, deberán interrumpirse las extracciones de arena que actualmente se vienen practicando para la regeneración de playas.

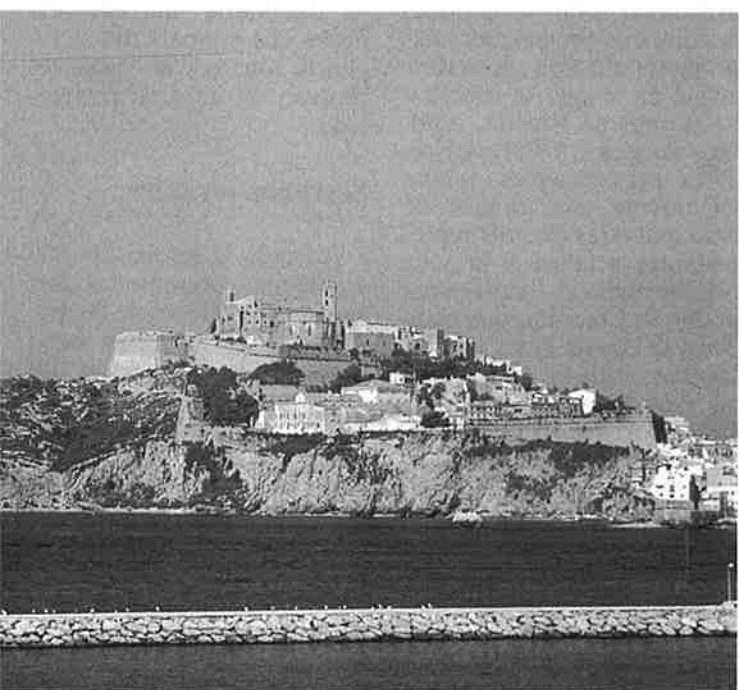
En las últimas semanas varios pescadores han sido detenidos por faenar sin la licencia preceptiva, al tiempo que se les ha requisado la pesca. En algunos casos la Consejería de Agricultura y Pesca ha

llegado a argumentar que no se tenían las suficientes garantías sanitarias para el consumo, aspecto que niegan rotundamente los pescadores afectados, quienes también han denunciado que, de hecho, no existe ninguna ley que prohíba el marisqueo en esa zona.

Los afectados insisten en que a lo largo de una jornada se pueden capturar más de 30 kilos de almejas, por lo que la actividad es sumamente rentable. «Además —precisó uno de los mariscadores—, la calidad de este marisco es mucho más alta que la que nos llega de otras zonas y su frescura es mucho mayor, debido a la proximidad de los puntos de venta».

En definitiva, los pescadores exigen a la Administración regional que agilicen el proceso, dado que en un tiempo de crisis como el que padece el sector, la pesca de la





almeja podría, al menos, paliar en parte la delicada situación.

Delincuencia incontrolada

En medio de este enrarecido ambiente, cerca de 300 propietarios de más de 2.000 embarcaciones con amarre en Can Barbará, Paseo Marítimo, San Magín y Portitxol han solicitado al comisario de la Junta del Puerto de Palma que extreme las medidas de seguridad en estos puertos. Según pusieron de manifiesto en una asamblea celebrada recientemente, desde hace más de dos años los robos y destrozos en sus embarcaciones han aumentado de forma espectacular. Su queja se centra en que después de abonar tarifas muy elevadas por cada punto de amarre, los propietarios reciben muy escasas prestaciones.

En concreto, se solicita la colocación de cámaras de televisión en circuito cerrado, así como un servicio de vigilancia nocturna que garantice una mínima seguridad. Los demandantes han amenazado con realizar manifestaciones con sus barcos para tapar la bocana del puerto de Palma en el caso de que no sean atendidas sus reivindicaciones.

En los últimos meses se ha venido produciendo una escalada en el número de robos de embarcaciones, destrozos y actos de vandalismo, por lo que los propietarios han llegado a considerar la posibilidad de crear sus propias patrullas de vigilancia. También han recomendado que no quede ningún acto delictivo sin que se formalice la correspondiente denuncia.

Vertido de fango

Pero la bahía de Palma ha sido también noticia por otro controvertido asunto. A comienzos de enero, la organización ecologista Greenpeace

denunciaba el vertido de 15.000 toneladas de fango en la bahía. La denuncia iba acompañada de una filmación en vídeo en la que se apreciaban claramente estas actividades.

Solamente en los dos últimos meses se han arrojado más de 15.000 toneladas de fangos con elevadas cantidades de componentes tóxicos procedentes del dragado del puerto.

Según la denuncia de Greenpeace, tales vertidos pueden tener repercusiones muy negativas para la conservación medioambiental de la bahía. La gran cantidad de fango que se deposita en el fondo elimina cualquier posibilidad de vida en la zona. Los vertidos fueron realizados por el buque «Titán IV» en cantidades que sobrepasaron las 300 toneladas diarias. Greenpeace envió copias de esta denuncia a la Junta del Puerto, al secretario de Estado para el Medio Ambiente y al director general de Puertos del Estado, a quienes advertían de la posibilidad de que tales acciones podrían situarse al margen de la legalidad. Esta misma situación se viene produciendo desde hace meses en el puerto de Ibiza.

Afortunadamente, a los pocos días de tenerse conocimiento de esta denuncia las autoridades del puerto palmeño dieron orden de suspender estos trabajos como medida cautelar, al tiempo que se inició un estudio para conocer con exactitud el alcance de dichos vertidos y su repercusión en el ecosistema. En anteriores ocasiones, cuando la organización ecologista denunció estos mismos hechos ante la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno balear, la respuesta de las autoridades regionales fue la de la inhibición, dado que se argumentaba que este asunto no era de la competencia del Ejecutivo autonómico. ■

Manuel ORTIZ



La Comisión parlamentaria modificó algunos artículos bajo la presión de cofradías de Ribeira

La Ley de Pesca avanza hacia su aprobación definitiva con declaraciones en contra de la oposición

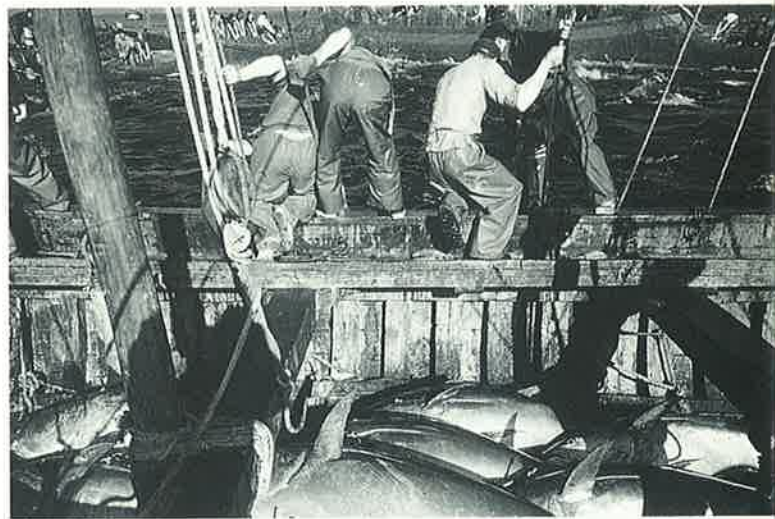
El proyecto de Ley de Pesca elaborado por la Xunta de Galicia continúa suscitando polémica entre la oposición parlamentaria (BNG, CG y PSOE), ahora dentro de la Comisión que la estudió antes de ser sometida al Pleno de la Cámara Autonómica para su aprobación. También más de 400 mariscadores de las cofradías de Ribeira, Aguiño y Palmeira realizaron jornadas de paro para conseguir la enmienda de los controvertidos artículos 42, 43 y 44 que, según afirmaron, de ser aprobados en su original redacción dejaría sin trabajo a todos ellos.

LA Ley de Pesca, cuyo articulado obtuvo el récord de enmiendas presentadas, más de 500, si se exceptúan los presupuestos, finalizó el trámite de estudio en la Comisión parlamentaria y finalmente será aprobada, a juicio de toda la oposición, por el Pleno del Parlamento gallego cuando el Partido Popular utilice el «rodillo» de sus 38 votos, como así ocurrió con los controvertidos artículos 43 y 44, que fueron ratificados en la Comisión con los votos exclusivos del grupo Popular, aunque posteriormente fueron modificados tras la presión de diversas cofradías.

Respecto al artículo 43, que limitaba las concesiones marisqueras a flote a un millón de metros cuadrados, y los planes de pesca a cinco años, el parlamentario Fernández Rosendo (PP) dijo que fue enmendado por su partido tras una reunión en la que se contó con todas las cofradías, valorándose los derechos tradicionales y de terceros, y ofreció nuevamente consensuar una enmienda.

Por su parte, Oujo Vello (CG) calificó como de barbaridad y traumatizante dicho artículo, indicando que «no se respetan los derechos adquiridos». En cuanto a Trigo Durán (BNG) y Ventoso Mariño (PSOE), coincidieron en que los viejos conflictos entre Ribeira y A Illa están detrás de la redacción del mencionado artículo.

Ventoso rechazó que haya exigencias para el marisqueo a flote que no existen para el marisqueo a pie y para la pesca, y añadió que el acuerdo



con las cofradías señalado por Rosendo pudo ser privado, pero algunas han organizado manifestaciones y otros actos en contra, lo que contradice al diputado popular.

Las afirmaciones de Ventoso Mariño sobre actuaciones en contra de algunas cofradías se materializaron posteriormente en lo que se refiere a los pósitos de Ribeira, Aguiño y Palmeira, y 400 mariscadores pertenecientes a ellas secundaron una jornada de paro, mientras que sus representantes acudían a la sede parlamentaria en Santiago para que la Comisión que estudiaba la Ley de Pesca modificara los artículos 42, 43 y 44 que, en su opinión, si eran aprobados, dejarían sin trabajo a los 400 mariscadores ribeirenses.

Estas medidas de presión dieron finalmente sus frutos y los artículos fueron modificados. Los representantes de los mariscadores afirmaron que la transformación del proyecto era una buena noticia para

Galicia y para la ría de Arousa. Más tarde fueron recibidos con vítores y aplausos en la sede de la Cofradía de Pescadores de San Pedro, en Ribeira, donde informaron del resultado de las gestiones. Finalmente, celebraron una animada fiesta, que prometieron se repetiría una vez que todo el proceso se hubiera completado.

Servicios jurídicos

Además de las más de 500 enmiendas presentadas por los grupos políticos de la oposición, la Ley de Pesca sumó otras nueve, interpuestas por los servicios jurídicos del propio Parlamento. Los letrados de la Cámara proponen en ellas modificaciones en nueve artículos, indicando que la redacción actual contradice a otros del propio documento, supone incoherencias, e incluso otorga a la Consellería de Pesca competencias propias de la Xunta.

Los parlamentarios de la oposición Trigo Durán (BNG), Oujo Vello (CG) y Ventoso Mariño (PSOE) coincidieron en las apreciaciones sobre la redacción de la ley y matizaron que parece haber sido elaborada por Pesca, y posteriormente las diferentes familias del PP la modificaron para acomodarla a sus intereses en cada zona. Los tres portavoces criticaron que se resten atribuciones al Consello Galego de Pesca y no se cuente con él para desarrollar la ley. Por su parte, Fernández Rosendo dijo que esto obstaculizaría la capacidad ejecutiva de la Xunta.

Reparto desigual de zonas marisqueras

En lo que se refiere a marisqueo, la Consellería de Pesca ha tenido que afrontar también una orden del Tribunal Superior de Xusticia de Galicia por la cual se le pide la revisión de las concesiones y autorizaciones marisqueras en el ámbito de la ría de Arousa, por considerar que se hizo un reparto desigual de las mismas y con criterios políticos.

La resolución dictada por el máximo tribunal gallego se basa en una demanda formulada en su día por la Cofradía de Pescadores de Cambados, que posteriormente hizo público un comunicado con el contenido de la sentencia.

Los miembros de la mencionada cofradía entendían que las concesiones y autorizaciones marisqueras otorgadas por pesca en la ría de Arousa dejan sin espacio operativo en las zonas de marisqueo tradicional a los recolectores de Cambados, dado que todas las concesiones y autorizaciones sobrepasan los sesenta mil metros cuadrados que señala la ley.

Esta sentencia también influirá en la Ley de Pesca, y la Cofradía de Pescadores de Cambados, aun a pesar de que se han modificado algunos de los artículos polémicos

que afectaban a dicho pósito, ha anunciado que se personará en todos los expedientes que tiene que revisar la Consellería de Pesca por orden del Tribunal Superior de Xusticia de Galicia.

Promoción del mejillón

La campaña publicitaria



para la promoción del mejillón de Galicia, prevista para el mes de julio de este año, ha sido adelantada a mediados del mes de enero y ya puede observarse en toda España.

Las razones que han obligado a llevarla a cabo en estos momentos se deben, según Olimpio Castedo, presidente de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia (OPMAR), asociación responsable de la campaña, a los efectos negativos que la ma-

rea negra producida por el petrolero «Mar Egeo» ha ocasionado al consumo de este bivalvo.

Destacó, en este sentido, que en mercados centrales como el de Valencia se produjeron cancelaciones de pedidos a raíz del suceso y esto ha llevado a intentar dar seguridad a los consumidores y los intermediarios.

siembra, cosecha, selección y distribución del bivalvo hasta su llegada a la mesa.

Está financiada por la CE a través de una subvención de 100 millones de pesetas, mientras que el Estado aporta 50, y el resto, 70 millones, son de la organización de productores.

Las promociones de este tipo tendrán continuidad, según los responsables de OPMAR, siempre que persista la ayuda de la CE. Esto, junto con el constatable y progresivo aumento de calidad del producto, serán los balones de oxígeno de los que tan necesitado se encuentra el sector.

Por su parte, el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, ha hecho un llamamiento a los consumidores para que no castiguen aún más al sector pesquero y compren productos del mar, ya que desde que el «Mar Egeo» encalló frente a la Torre de Hércules, se ha observado un retraimiento de los mercados, tanto en los de Galicia como en los del resto de España.

Veiga, que acudió a una degustación de mejillón celebrada en Santiago en solidaridad con el sector pesquero y marisquero, dejó claro que todas las especies que se comercializan en los mercados han pasado los correspondientes controles sanitarios, son de calidad y aptas para el consumo. Incluso, afirmó, la Xunta se ha excedido en adoptar medidas para evitar que se faenase en zonas afectadas por la catástrofe con el fin de prevenir cualquier incidente, que no se produjo.

El conselleiro de Pesca, al igual que la Federación para la Investigación y Desarrollo de los Recursos Marinos (Fiderem), recuerda que existe una rigurosa red de control de calidad y lamenta el retraimiento de los mercados y el descenso de precio que experimentaron los productos del mar gallegos. ■

Elena CEBRIAN



En el mes de enero la naviera Pinillos firmó en la isla de Tenerife el contrato para construir en Holanda un buque portacontenedores que se convertirá en la unidad más moderna de la flota mercante española. La firma se llevó a cabo por el director propietario de los astilleros holandeses De Hoop, situados a orillas del Rin en la ciudad de Lobith, y el presidente del Consejo de Administración de la naviera Pinillos, Alberto Herrera Hernández.

EN el acto, Alberto Herrera señaló que desde hace algo más de un año su compañía empezó a estudiar la renovación de su actual flota, integrada por nueve barcos, y que sirve de tráfico de cabotaje Península-Canarias o viceversa, barajando toda clase de posibilidades, desde buques de segunda mano hasta la construcción de nuevas unidades.

La compañía no tardó tiempo en desechar la adquisición de buques de segunda mano, según indicó Alberto Herrera, porque *«ninguno de los que había en el mercado cumplía las condiciones de velocidad, preparación para el transporte de plátano y cargas congeladas y refrigeradas»*. Junto a este aspecto, la compañía también tuvo en cuenta que desde los años cuarenta *«se ha distinguido por incorporar a su flota buques especialmente diseñados para el trayecto en que operaba habitualmente»*.

Según explicaron en el acto de la firma del contrato, la botadura se llevará a cabo a unos 130 kilómetros de mar a finales de septiembre próximo, en dos bloques que se llevarán en una plataforma hasta el puerto de Rotterdam para unirlos y finalizarlo a principios de 1994.

El barco, que se llamará «Carmen Dolores», tendrá seis bodegas y podrá transportar 754 contenedores teus; de ellos, 282 en bodegas y 472 en cubierta. Inicialmente tendrá una bodega, la situada a popa, para llevar carga de hasta menos 25 grados centígrados, y el resto de las bodegas estarán preparadas para adaptarlas a la carga frigorífica si fuera ne-

Será el buque mercante más moderno

NUEVO PORTACONTENEDORES PARA LA FLOTA ESPAÑOLA

cesario. Su eslora será de 133 metros y la manga de 20,50. El calado de 8,25 y el peso muerto de 10.425 toneladas. La velocidad, con dos motores Bazán-Man, será de 18,1 nudos.

Suministro de buques

El senador del Partido Popular por Gran Canaria, José Macías, ha dirigido una pregunta al Gobierno de la nación interesándose por la situación del suministro de combustible en fondeo en el puerto de La Luz y de Las Palmas.

Macías desea una respuesta del Gobierno por escrito y expone en su pregunta que el pasado 1 de noviembre dos barcos de bandera de Chipre tuvieron que desviarse de su ruta al puerto grancanario al no poder repostar combustible en fondeo.

Ante el peligro de que situaciones como éstas se repitan y *«puedan erosionar la buena imagen que posee este puerto a nivel mundial como estación de avituallamiento»*, el senador pregunta si se ha estudiado por parte de los servicios téc-



nicos de la Junta del Puerto la posibilidad de instalar en las aguas de fondeo del puerto boyas de amarre tipo SPAR para el almacenamiento, carga y descarga de graneles líquidos. Asimismo pregunta si se ha estudiado la posibilidad de destinar alguna zona de la línea de atraque en los muelles de suministro exenta del abono de la tarifa G.2, en donde el barco estuviese el tiempo necesario para tomar combustible sin efectuar otras operaciones y que sirviese de promoción internacional para el puerto.

El suministro de combustible en el puerto de La Luz y de Las Palmas, explica Macías en su pregunta, se hace a través de una amplia red de tuberías en los muelles comerciales y también a flote, en la zona de fondeo, por medio de buques cisterna.

Los buques cisterna «Ca-

rol», con una capacidad de abastecimiento de 1.800 toneladas de combustible; el «Mogan», con 700 toneladas, y el «Guadarranque», en la actualidad en desguace, realizaban en los últimos años el suministro en fondeo.

La pregunta del senador popular también señala que el buque de bandera chipriota «Greek Fighter», de 60.372 toneladas brutas, y el «Mogli», fueron los que se desviaron al encontrarse el «Carol» en varaderos y al no tener el «Mogan» capacidad de combustible suficiente para abastecerlos.

Zona económica de 200 millas

Una reciente sentencia del Tribunal Supremo viene a reconocer una Zona Económica exclusiva para Canarias que se extiende hasta las 200 millas y

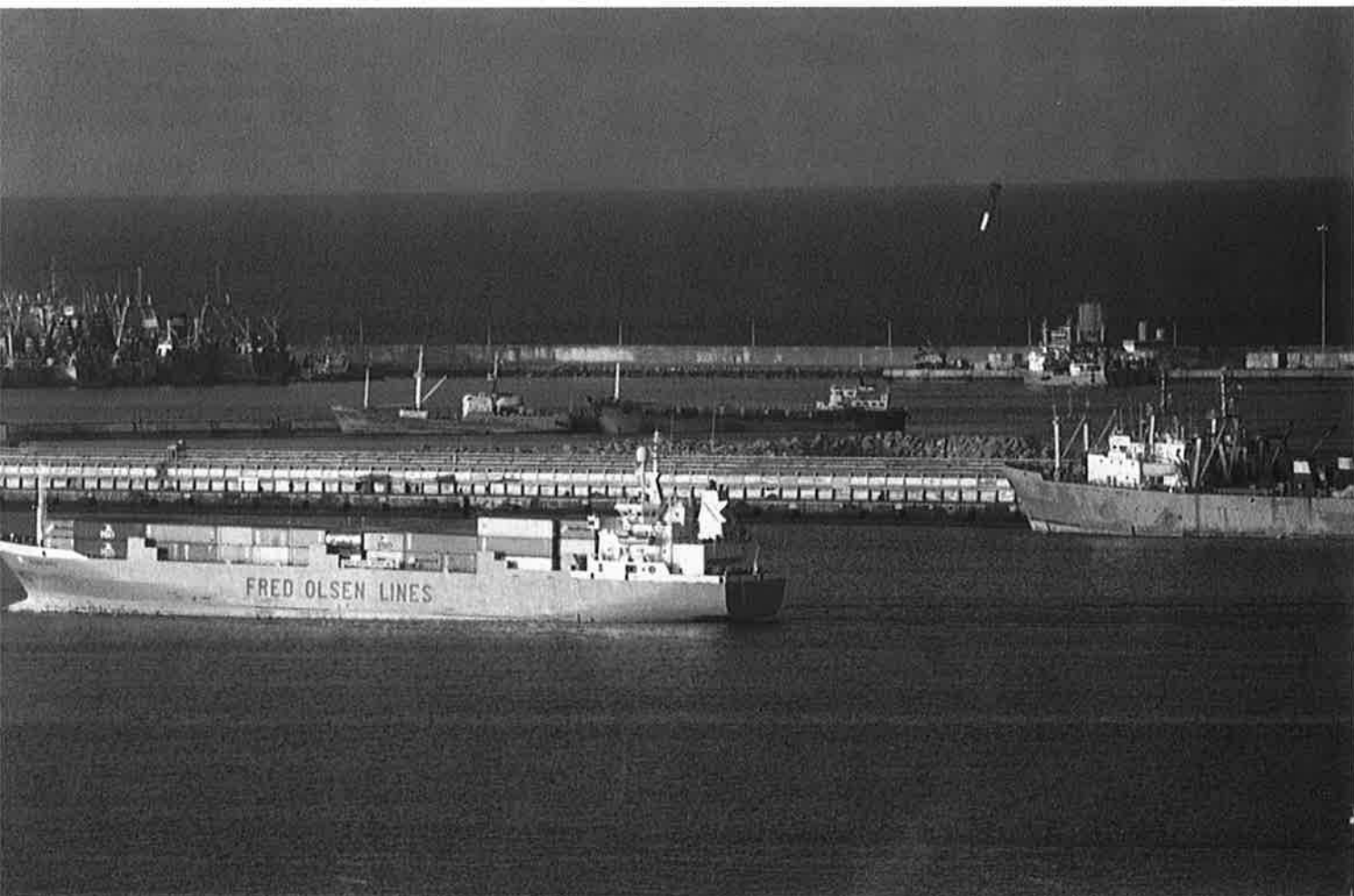
que confirma la conveniencia de modificar ese articulado. La sentencia ha sido bien acogida en diferentes sectores políticos de las islas y el presidente de la Comisión para la Reforma del Estatuto de Autonomía, Juan Alberto Martín, ha asegurado que el artículo segundo está siendo objeto de estudios técnicos para un mayor perfeccionamiento.

Por su parte, el presidente regional del Partido Popular en Gran Canaria ha señalado que su partido ve necesario que la Administración central defina y aclare definitivamente la consideración de Zona Económica Exclusiva para Canarias, a la vez que planteará en la Cámara autonómica la necesidad de que este nuevo fundamento jurídico sea tenido en cuenta por la Comisión responsable de la reforma del Estatuto de autonomía de Canarias.

Según indicó Bravo de Laguna, la sentencia del Supremo puede suponer que se introduzcan nuevas consideraciones fiscales sobre el impuesto de los combustibles, además de sugerir competencias ambientales para la preservación económica del mar.

Para el líder centrista en Canarias, Lorenzo Olarte, del Centro Canario Independiente y anteriormente del CDS, «*Canarias, por razones económicas, geográficas, políticas o históricas merece el tratamiento jurídico de archipiélago oceánico que, lamentablemente, el propio Estado al que pertenece le viene negando por la cerrazón de su Congreso de Diputados*». Según Olarte, «*el Gobierno central tiene que optar por su actual temor a Marruecos o la defensa de Canarias*». ■

C. R.





Aseguran un número de jornales y reduce el número de encargados

NUEVAS NORMAS DE TRABAJO EN LOS MUELLES VALENCIANOS

La Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto (SEVASA) ha llegado a un acuerdo con las empresas estibadoras y los trabajadores portuarios a través del cual establecen nuevas normas de trabajo en los muelles valencianos.

CON el citado acuerdo —que presumía establecer mayor flexibilidad en los horarios de los trabajadores, así como en la composición de los grupos de trabajo— se garantiza a los portuarios las contrataciones mínimas que se dan en la actualidad, pero con notables mejoras.

De momento, el documen-

to sólo lo ha firmado Marítima Valenciana, concesionaria de la Terminal de Contenedores del Puerto de Valencia, y es de esperar que otras empresas lo hagan en breve. Estas conclusiones son las que ha hecho públicas la máxima autoridad portuaria en Valencia, Fernando Huet, tras la firma del acuerdo.

Mejoras

Según Huet, las mejoras que aporta este acuerdo son sustanciales, pues al asegurar un número de jornales al tiempo que reducen la composición de encargados, «*producen jornales que la empresa paga pero no usa, aunque sí cuenta con la posibilidad de usarlos cuando lo necesite*». De esta forma la empresa que pueda captar más tráfico, lo hará contando con la baza comercial de esos jornales.

Las ventajas que obtendrá Marítima Valenciana serán evidentes desde un primer momento, afirma Huet, quien añade: «*Los primeros jornales que se ahorren para el futuro se podrán comercializar en su beneficio, al ser una única empresa la captadora*».

La primera idea que se esbozó fue que todas las empresas firmaran las nuevas condiciones de trabajo de modo global; «*tras los últimos acontecimientos, parece que el acuerdo sólo será posible si SEVASA lo firma con cada una de las empresas individualmente, pero se demuestra que esto es rentable para ellas*».

Mejora la competitividad

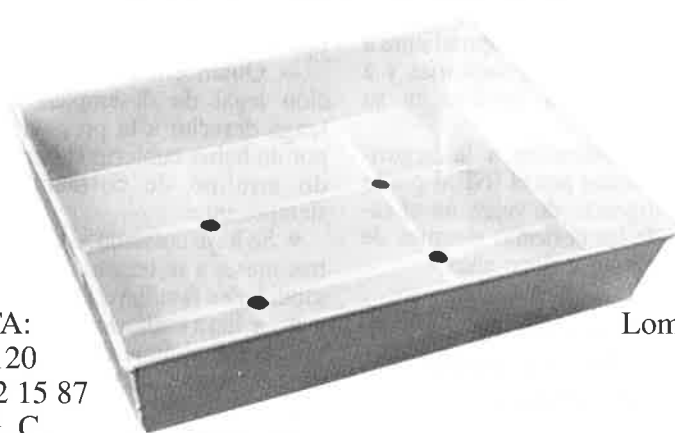
Se trata ésta de una medida que mejorará la competitividad «*y al mismo tiempo eliminará dos graves problemas, las malas costumbres y los subempleos*». También de esta forma se abre la puerta a la mayor productividad de las empresas del sector, porque cuando se tenga capacidad de atraer tráfico, la empresa en cuestión puede hacer sus ofertas con la agresividad que pueda. ■

Mayte APARISI





FABRICA DE BANDEJAS PARA CONGELACION DE PESCADO
CALDERERIA LIGERA
MAQUINARIA - FERRETERIA EN GENERAL
SUMINISTROS INDUSTRIALES



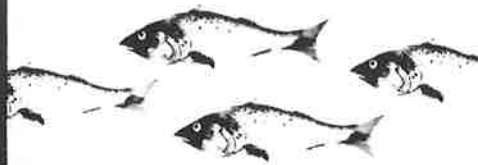
EXPOSICION Y VENTA:
Fernando Guanarteme, 120
Tlfs. (928) 22 48 25 - 22 15 87
35400 LAS PALMAS G. C.

FABRICA:
Lomo El Perdigón, 11 (ARUCAS)
Tlf. (928) 60 07 24 - 60 21 57
Fax: (928) 60 52 66
35400 LAS PALMAS G. C.

SERVICIOS DE PRIVILEGIO PARA CLIENTES EXIGENTES

Una capacidad de almacenaje de 15.000 toneladas, 8.000 jaulas galvanizadas apilables, un tunel de congelación de 25 Tons./día, oficinas para clientes, fácil acceso a camiones frigoríficos y amplios aparcamientos, ha convertido a Frigoríficos del Morrazo en los primeros en rendimiento de descarga.

Así nuestros clientes disponen de los mejores servicios en el mercado de la congelación.



Procelitha-Vigo

FRIGORIFICOS *del* MORRAZO

C/ Salgueirón, s/n. Apdo. de Correos, 88
Telfs.: (986) 304262 - 304366 - 304454 -
304566 - 304462 - 304362
Fax: (986) 304382 Telex: 88155 FMZO.
36940 Cangas (Pontevedra)



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

El subsidio por desempleo es una ayuda, podríamos decir, de carácter menor a la prestación contributiva por desempleo, un auxilio extraordinario, y como tal se concede en defecto de: en casos de no empleo después de haber agotado la prestación contributiva, o en supuestos en los que aun habiendo cotizado el período, no es suficiente para alcanzar la prestación contributiva. En definitiva, en una ayuda subsidiaria, principio que ahora está tan en voga con el tema comunitario, que suple en el campo del desempleo a la ayuda principal, que es la prestación contributiva.

EL SUBSIDIO POR DESEMPLEO

La ayuda del subsidio por desempleo consta de:
— Una prestación o percepción económica.

— Un abono a la Seguridad Social por parte del INEM de la cotización correspondiente a las prestaciones sanitarias y a la protección familiar en su caso.

— Cotización a la Seguridad Social por el INEM por la contingencia de vejez, en el caso de las personas mayores de cincuenta y cinco años.

¿Quiénes tienen derecho al subsidio por desempleo?

Tiene derecho el subsidio los parados que, constanding inscritos como demandantes de empleo, no hayan rechazado una oferta de empleo adecuada en el plazo de un mes, carezcan de rentas de cualquier clase o naturaleza que sean superiores a la cuantía del Salario Mínimo Interprofesional y además se encuentre en alguna de las situaciones siguientes:

— Que se haya agotado la prestación por desempleo y se tengan responsabilidades familiares.

— Ser trabajador emigrante que, retornado a España, no tenga derecho a la prestación por desempleo.

— Haber sido liberado de prisión por cumplimiento o remisión de la pena y no se tenga derecho a la prestación principal.

— Haber sido declarado incapaz o inválido parcial como consecuencia de un expediente de revisión por mejoría de una situación de gran invalidez, invalidez permanente absoluta o total.

— Ser trabajador mayor de cincuenta y cinco años, aunque no se tengan responsabilidades

familiares, que encontrándose en situación legal de desempleo acrediten que en el momento de la solicitud cumplen todos los requisitos, *excepto la edad*, para acceder a cualquier tipo de jubilación.

— Quien estando en situación legal de desempleo no tenga derecho a la prestación por no haber cubierto el período mínimo de cotización, siempre que:

• Se haya cotizado al menos tres meses y se tengan responsabilidades familiares.

• Se haya cotizado al menos seis meses, aunque se carezcan de responsabilidades familiares.

Esta última situación es una mejora introducida por el ya famoso «decretazo» convertida ya en Ley 22/92, de Medidas urgentes sobre fomento de empleo y protección por desempleo.

Novedad importante también de esta ley citada es que quien se encuentre en esta última situación no tendrá que esperar el mes de carencia exigido en el resto de las situaciones descritas.

Duración de la prestación

El tiempo de duración de la prestación depende del supuesto o de la situación que dé lugar a la percepción del subsidio:

a) En el caso de cualquiera de los cuatro supuestos enumerados anteriormente, la duración se establece en seis meses prorrogables por períodos iguales hasta un máximo de dieciocho meses.

b) En el supuesto de los trabajadores mayores de cincuenta y cinco años, el tiempo de duración se extiende hasta la fecha en la que el trabajador alcance la edad que le permita

acceder a la pensión de jubilación en cualquiera de sus modalidades, que generalmente será hasta el cumplimiento de los sesenta años.

c) Cuando se trate del último supuesto enumerado con anterioridad, es decir, cuando el trabajador no tenga derecho a la prestación por desempleo por no haber cubierto el período mínimo de cotización, el tiempo de duración, de acuerdo con el «decretazo», que mejora la ley de protección por desempleo, en este caso será el siguiente:

— Cuando el trabajador tenga responsabilidades familiares, le corresponderá el período de duración que a continuación se enumera y que va



en relación al tiempo de cotización, en cuyo caso le correspondería la prestación principal:

Período cotizado	Duración del subsidio
3 meses	3 meses
4 meses	4 meses
5 meses	5 meses
6 o más meses	21 meses

— En el caso de que se carezca de responsabilidades familiares y se tengan al menos seis meses cotizados, la duración del subsidio será de seis meses.

Es importante saber, en relación a la cotización tenida en cuenta para la prestación del subsidio por el período indicado, que las cotizaciones que sirvieron para dar lugar al período de subsidio mencionado no podrán ser computadas a efectos de reconocimiento de un futuro derecho a la prestación principal o de un nivel

contributivo. En este caso se abriría un nuevo período que iría en relación con el tiempo de cotización efectuado después de haber percibido el subsidio.

¿Qué se entiende por responsabilidades familiares?

A estos efectos, las de prestación del subsidio por desempleo, se entiende por responsabilidades familiares, tener a cargo del preceptor del subsidio:

- Al cónyuge.
- O a algún familiar por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado, inclusive hijos, padres o suegros.

Cuantía de la prestación

La cuantía de la prestación por el subsidio por desempleo es igual al 75 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional vi-

gente en cada momento. Por tanto, si en la actualidad el vigente para el año 1993 está fijado en 58.530 pesetas, la cuantía del subsidio ascenderá a 43.897 pesetas por mes, que equivale al 75 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional.

Al igual que como sucede con la prestación principal, o prestación contributiva por desempleo, en el caso del subsidio, la aceptación de un trabajo inferior a doce meses —por que si fuera superior a este período tendría derecho a la prestación contributiva— durante el plazo de espera del mes exigido no afectará al derecho a obtener el subsidio. En este caso el subsidio quedará en suspenso hasta la finalización del trabajo que ha interrumpido la percepción del mismo.

Plazo para presentar la solicitud y nacimiento de la prestación

La solicitud de la prestación se debe formalizar en el plazo

de quince días siguientes a aquél en el que transcurra el período de carencia, que es de un mes para todos los supuestos mencionados, excepto para los casos que se trate de despido procedente, en cuyo supuesto el período de espera será de tres meses contados desde la situación legal de desempleo, y a excepción también del supuesto en el que los trabajadores acceden al subsidio por estar en la situación de no haber cotizado el período mínimo exigido, ahora doce meses, pues en este caso, y de acuerdo con la novedad introducida por el «decretazo», no hay período de carencia.

Los quince días comunes para el resto de las situaciones que dan derecho al subsidio empezarán a contar desde el siguiente a aquél en que el trabajador quede en situación legal de desempleo.

Si no se hiciera la solicitud en el plazo de los quince días siguientes al período de carencia, el derecho nacerá, al igual que en el caso de la prestación principal, a partir del día siguiente a la solicitud, reduciéndose su duración en tantos días como medien entre la fecha en que hubiere tenido lugar el nacimiento del derecho de haberse solicitado en tiempo y forma y aquélla en que efectivamente se hubiera formulado la solicitud.

Los documentos a presentar dependerán del supuesto al que el trabajador se acoja para solicitar el subsidio por desempleo. No obstante, y con independencia de cada supuesto de acceso al subsidio, se precisará como mínimo:

- Fotocopia del DNI.
- Copia de la cartilla de afiliación a la Seguridad Social.
- Estar inscrito como desempleado en la oficina del INEM..
- Justificante de carecer de rentas superiores al SMI.
- Cualquier justificante que acredite la situación propia o específica del supuesto ya enumerado al que el trabajador se acoja. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN





El ISM tiene entre sus cometidos la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar tanto en España como en el extranjero, y para ello se creó el Servicio de Sanidad Marítima en 1985.

Sanidad a bordo

LOS RECONOCIMIENTOS MEDICOS PREVIOS AL EMBARQUE

DENTRO de las actividades propias de este Servicio podemos destacar, en primer lugar, los reconocimientos médicos previos al embarque.

El objetivo que se persigue con ellos es garantizar un adecuado nivel de salud de los marinos antes de su enrole, lo que supone descartar patologías que pudiesen conllevar riesgos sanitarios, tanto a nivel personal como del colectivo de la tripulación, previniendo, asimismo, los perjuicios económicos que pudieran derivarse.

Estos reconocimientos los

lleva a cabo el ISM de modo periódico y gratuito.

Cómo se realiza

En el reconocimiento médico previo al embarque se somete al marino a una revisión programada y metódica, donde se le preguntan sus antecedentes médicos (enfermedades padecidas, accidentes, tratamientos, intervenciones quirúrgicas, etcétera). Se realiza también una exploración clínica adecuada y las pruebas complementarias precisas en función de la edad, del tipo de trabajo, de los antecedentes

médicos de cada persona (análisis de sangre y orina, radiografías, audiometrías, espirometrías...). Por último, se pregunta sobre otras cuestiones que son de interés sanitario.

El marino tendrá que acudir otro día a por los resultados del reconocimiento realizado.

Dependiendo de ellos, el médico de Sanidad Marítima le informará de su estado de salud, así como de su aptitud para el trabajo a realizar.

El tiempo de vigencia del reconocimiento será determinado en cada caso por el facultativo encargado del



No se trata de un mero trámite que debe cumplir el marino, sino una medida indispensable para proteger su salud mediante la prevención

centro donde se ha realizado, en función del grado de salud del reconocido, la edad y el puesto de trabajo.

El máximo de vigencia es de dos años, en general, pudiendo reducirlos el médico correspondiente a los plazos que estime oportunos de acuerdo con el resultado del reconocimiento.

La información que se obtiene en los reconocimientos

previos al embarque se incorpora a un banco de datos informático donde se guardan los antecedentes sanitarios extraídos de los reconocimientos médicos y de las situaciones de enfermedad o de accidentes ocurridos a bordo y registrados.

La información permanece en este banco de datos disponible para cualquier consulta que se requiera.

En el caso de que el marino padezca una enfermedad o tenga un accidente a bordo, se puede, por tanto, obtener su historia clínica en el momento y ello permite que desde el centro radio-médico se pueda diagnosticar y recomendar un tratamiento, ya que se conocen los antecedentes clínicos de esa persona.

También se puede observar su estado de salud a lo largo de su vida laboral a través de los sucesivos reconocimientos que debe efectuar.

Además, la información sanitaria acumulada en el banco de datos permite realizar estadísticas y estudios precisos para solucionar aquellos problemas que se presentan con mayor frecuencia.

Todo ello, en conjunto contribuirá a mejorar el nivel de salud de la gente del mar.

¿Dónde se realizan los reconocimientos previos al embarque?

Son efectuados en aquellos centros del ISM, bien sean locales o provinciales, que cuenten con un facultativo de Sanidad Marítima.

Para ser sometidos a reconocimiento médico es recomendable pedir cita previa telefónica o directamente en el centro del ISM que le corresponde.

Deberán llevar consigo el DNI, la Libreta de Inscripción Marítima, la cartilla de la Seguridad Social y los informes médicos según sea el caso.

Es importante recordar que el objetivo de estos reconocimientos es la protección del marino a través de la prevención y que éstos no son un mero trámite, sino que garantizan su salud. ■

Ana MARTÍN
(Médico de Sanidad Marítima)



Nueva legislación comunitaria para la salud y seguridad en el trabajo

CON la llegada del nuevo año el mercado sin fronteras es ya una realidad y con él se hace patente la necesidad de dar consistencia a la Europa social y a la Europa económica al mismo tiempo. Por un lado, los empresarios se dieron cuenta de que había que favorecer la armonización de las normas comunitarias; por otro, los sindicatos y trabajadores vieron que la creación del gran mercado interior podría llevar al estancamiento de sus derechos en los países más avanzados.

Esta determinación se traduce en dos artículos introducidos en el Tratado por el Acta Unica europea: el artículo 100 A dispone que los productos en libre circulación en la Comunidad deberán respetar normas exigentes de seguridad e higiene; el artículo 118 A estipula que «los Estados miembro procurarán promover la mejora del medio de trabajo para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores, y se fijarán como objetivo la armonización dentro del progreso de las condiciones existentes en ese ámbito». El artículo 118 A deja entera libertad a los países que lo deseen para imponer normas más severas que las que promulga el Derecho comunitario.

Además, la Carta comunitaria de los derechos sociales fundamentales, adoptada en 1989 por la Comunidad, con excepción del Reino Unido, dedica una parte a la salud y seguridad en el lugar de trabajo, haciendo hincapié en algunas iniciativas nuevas.

Piedra angular de la política comunitaria

La directiva marco aprobada por los Doce en junio de 1989 constituye la piedra angular de la nueva política comunitaria. Esta directiva establece los principios que deben prevalecer en materia de seguridad y salud en el trabajo y tendrá importantes repercusiones sobre todas las legislaciones nacionales.

● Una de las consecuencias de este texto jurídico es el aumento de la responsa-

bilidad de los empresarios, que deben evaluar los riesgos en todas las etapas de producción, informar a los trabajadores, proporcionarles la formación adecuada y controlar de forma continuada su estado de salud.

● El instrumento de producción debe adaptarse a la persona y no a la inversa, especialmente en lo que se refiere al lugar de trabajo, la elección de equipamiento y los métodos de trabajo. Su objetivo es aliviar el trabajo monótono y de cadencia predeterminada.

● Los trabajadores deberán respetar las normas del empresario e indicarle los posibles riesgos que perciban en su puesto de trabajo. La directiva establece explíci-



tamente el derecho de los trabajadores a interrumpir el trabajo en caso de grave peligro inminente. Varios países deberán introducir esta disposición en su legislación.

● Por último, los trabajadores deberán ser consultados e informados y podrán hacer propuestas para mejorar su seguridad y salud.

En ejecución de esta directiva marco, la Comunidad ha aprobado cinco directivas específicas que los Estados miembro deberán incorporar a su legislación nacional antes del 1 de enero de 1993. Estas directivas se refieren a la seguridad en el lugar de trabajo, diseño, elección y utilización del material de trabajo, ropas y equipos de protección individual para los trabajadores que utilizan máquinas, sustancias o procedimientos peligrosos,

el manipulado de cargas pesadas y la utilización de pantallas de visualización.

Sectores de riesgo

La Comisión europea ha elegido tres sectores de alto riesgo, ya que se caracterizan por el número de trabajadores a los que afectan y por la frecuencia y gravedad de los accidentes. Estos sectores son la construcción, la agricultura y el trabajo en el mar.

El sector pesquero, que emplea a 300.000 marinos, es el más peligroso y registra unos 540 accidentes graves al año. Son muchas las circunstancias que se conjugan para hacer este trabajo penoso, como la inestabilidad del barco, las condiciones meteorológicas, el trabajo nocturno, el suelo resbaladizo y la escasez de espacio.

En la actualidad hay varias directivas sobre la protección de los grupos de trabajadores de riesgo y de las condiciones y el medio de trabajo que están siendo examinadas o en curso de aprobación por el Consejo.

Una de las categorías de riesgo son los jóvenes trabajadores, para los que debe elaborarse un dispositivo específico de protección. Por ello, la Comisión ha propuesto al Consejo una directiva sobre la protección de los jóvenes en el trabajo.

También se encuentran en el Consejo de Ministros otros tres proyectos de directiva que tratan de la organización del tiempo de trabajo, los trabajadores temporales (a los que se pretende ofrecer una protección idéntica que a los fijos) y sobre las facilidades de transporte para los trabajadores minusválidos.

La evolución tecnológica también hace necesaria la actualización constante de las directivas aprobadas. El Consejo aprobó el 24 de junio de 1992 la propuesta de modificación de las directivas de 1977 y 1979 sobre la protección contra las vibraciones y las radiaciones electromagnéticas, cuyos efectos perjudiciales para la salud sólo se producen a largo plazo.

Por último, cabe destacar el gran paso que supuso la propuesta de directiva sobre la protección de las mujeres embarazadas y madres lactantes. ■

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.



Con seguridad, hacia el futuro.

MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13

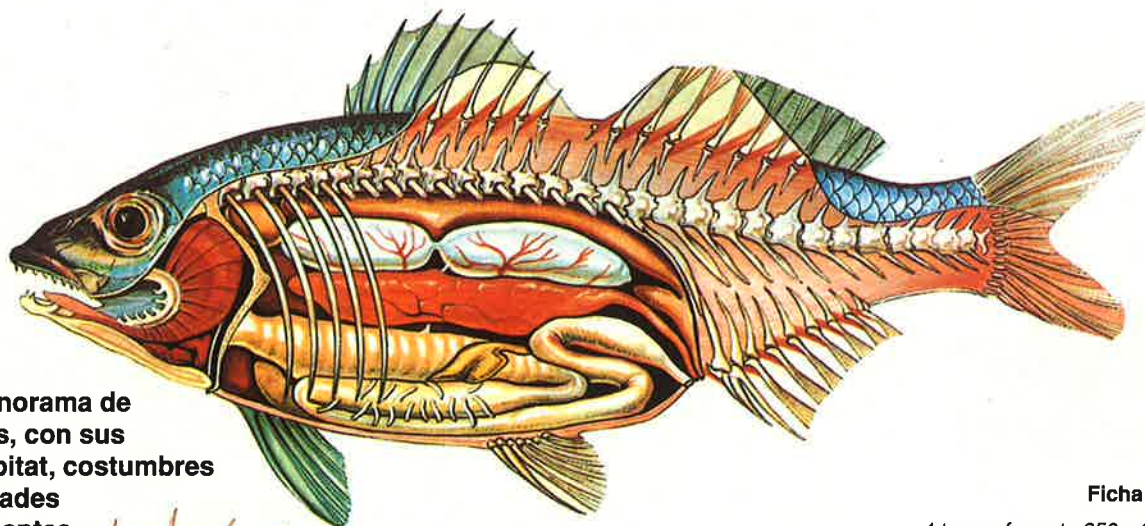
PECES

Esta obra
ha sido galardonada con la
MENCION DE HONOR
en el concurso

DE MAR
Y DE RIO

“Los Libros más Bellos del Mundo”

Leipzig – ALEMANIA



Un apasionante panorama de
la vida de los peces, con sus
características, hábitat, costumbres
y otras particularidades
sumamente interesantes.

Ficha técnica

4 tomos formato 250 x 320 mm.

Encuadernación en skivertex verde, acolchado y
con estampaciones de oro a fuego.

Impresión en offset sobre papel printomat 140 g/m².

Más de 3.000 ilustraciones, de ellas más de 2.000 a
todo color.

16 desplermas a página cuádruple, con el
desarrollo de los procesos de clasificación
ictiológica.



NOMBRE : _____
DIRECCION _____
POBLACION _____ CP _____
TELF. _____ TELF. EMPRESA _____