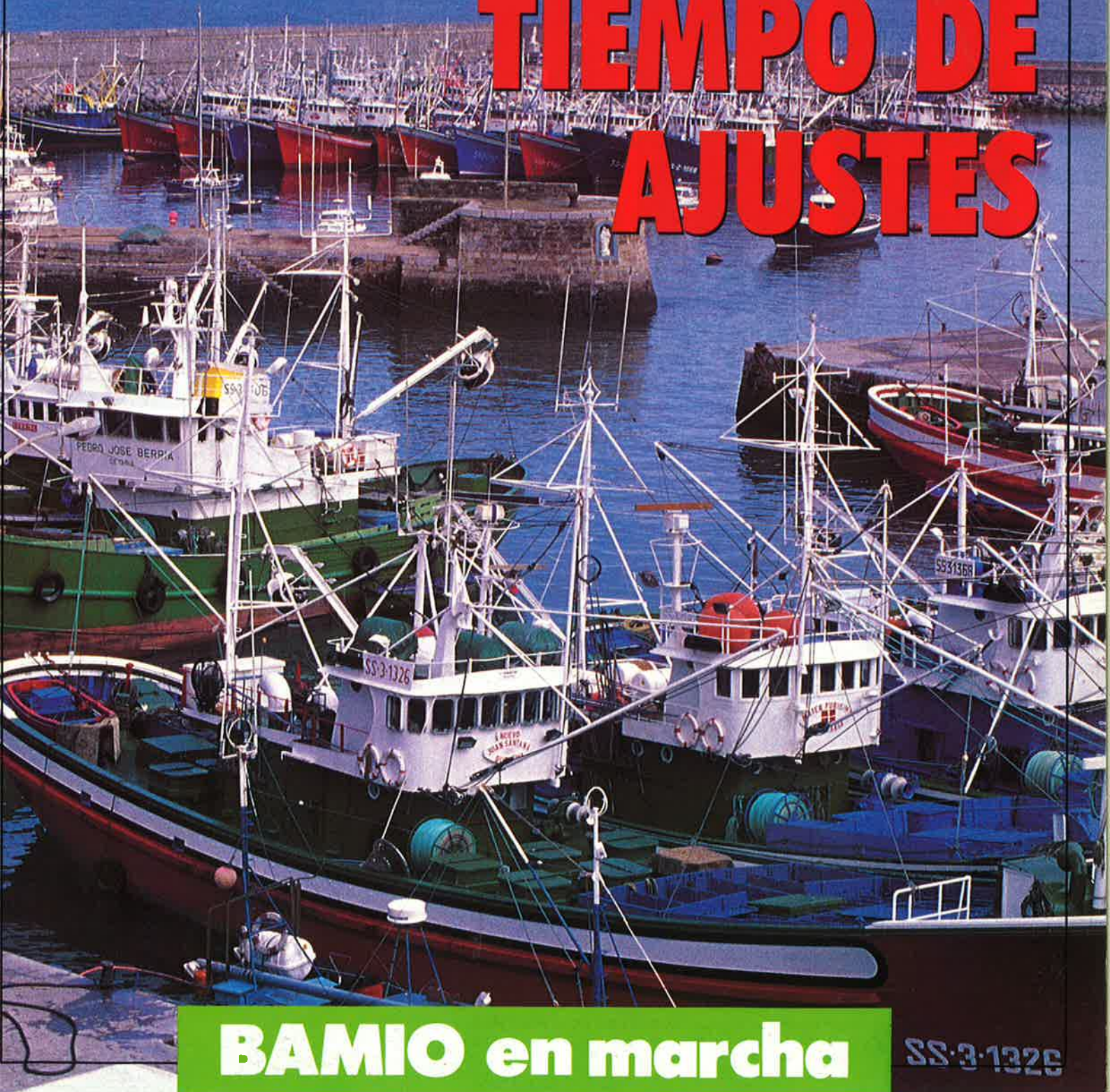


# MAR

N.º 300 - NOVIEMBRE 1992

José Loira, secretario  
general de Pesca

## FLOTA, TIEMPO DE AJUSTES



**BAMIO en marcha**

SS-3-1326

Programa de control de costos

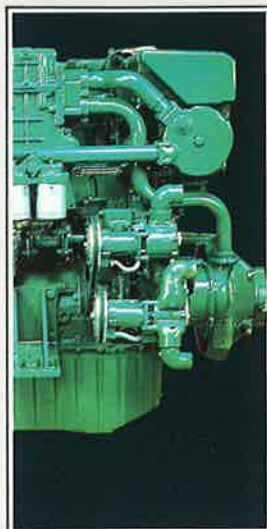
# ¡Optimiza su instalación, mejora su cálculo de costos!

El resultado: tranquilidad durante la vida de su barco.

Desarrollado a través de más de 80 años de experiencia en el mar, el Programa de Control de Costos de VOLVO PENTA le ofrece un enfoque integrado hacia la fiabilidad, eficacia y economía en el mar.

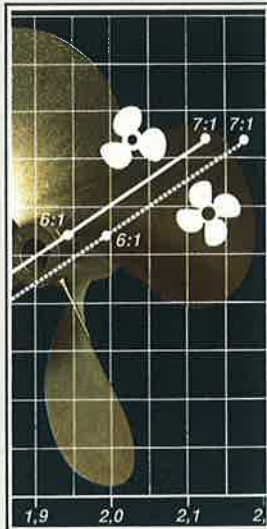
El programa reúne todos los elementos que afectan a sus prestaciones técnicas y comerciales, para hacer la máquina de su barco segura y eficiente y mejorar su rendimiento a largo plazo en costos de operación y mantenimiento.

Para más información llame ahora a su concesionario VOLVO PENTA!



Range	25	1025	3,
Consumption	22	918	2,
Balance			
parts	25	1041	3,
labour	18	750	2,
Conditioning			
parts	17	688	2,
labour	6	237	0,
TOTAL	1169	48718	146,
incl fuel	112	4650	13,

see CM Multiplan: TAM0122



## Motores marinos específicos

- Motores de propulsión desde 168 kW (228 hp) hasta 405 kW (551 hp).
- Motores auxiliares desde 110 kW hasta 390 kW (= 125 - 447 kVA).
- Diseñados para una facilidad en el servicio.
- Sistemas de combustión adaptados para operar barcos de trabajo.
- PTO'S facilitando el encaje de equipamiento extra.

## Cálculo de costos por computadora

- VOLVO PENTA le ofrece conocer con detalle sus costos basados en condiciones reales de operación. Gastos anuales; costos de fuel y lubricantes, costos de mantenimiento y costos de reparaciones y reacondicionamiento. Simplemente cambie alguna de las variables básicas -tiempo de operación, carga, precio del carburante, etc.- y sabrá inmediatamente el impacto en el costo total.

## Asistencia profesional a las instalaciones

- Cálculos de velocidad, empuje e impulso.
- Elección de equipos extras.
- Cálculos torsionales.
- Posibilidad de clasificación.
- Sistemas de transmisión perfectamente encajados, basados en un conocimiento profundo del mercado.

## Contratos de servicios opcionales

- Garantía de hasta tres años válida en todos los países europeos sin límite de horas de uso. Test de comprobación de condiciones de funcionamiento dos veces al año.
- Plan de protección de piezas y componentes que cubre todas las piezas vitales.
- Contratos de servicio completos para un control exhaustivo del motor y de sus costos de mantenimiento.

## Servicio continuado de suministro de piezas de recambio

- Red de concesionarios de suministro continuado de piezas de recambio, especialmente entrenados y equipados para darle un apoyo rápido y profesional.
- Stock de piezas de recambio adaptado y muy completo para cubrir la mayor parte de sus necesidades.
- Sistemas de apoyo 24 horas al día para suministro de piezas de recambio de emergencia.

Debido a condiciones locales, no todos los mercados son capaces de cubrir todas las actividades del Programa de Control de Costos. Compruébelo en su importador VOLVO PENTA.

**VOLVO  
PENTA**



A situación de la flota pesquera ha sido actualidad durante las últimas semanas y probablemente lo va a seguir siendo en los próximos meses tanto en el marco de la política nacional como de la comunitaria. La reforma de la Política Común Pesquera constituye hoy uno de los principales debates que tiene planteados el sector, y sus resultados, política de capturas, acceso a recursos, penalizaciones o controles se van traducir directamente en la actividad de cada flota.

Durante los últimos dos años la Comunidad Europea, en algunos puntos con la Administración española tirando del carro de Bruselas, ha procedido a la modificación de diferentes normativas en materia de política de estructuras. En este momento la reforma abarca una cuestión tan polémica como caladeros y esfuerzo pesquero, y las posiciones restrictivas de la Comisión hacen que no haya sido fácil ni rápido llegar a un acuerdo.

En este contexto de modificaciones a la Política Común de Pesca pretendido por la Comunidad Europea, el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, hace en las páginas de MAR una serie de reflexiones y balance sobre la situación actual de la flota pesquera española y el proceso de cambios y ajustes indispensables para adaptarse a la nueva situación mundial en materia de pesquerías. Las circunstancias para ejercer la actividad pesquera, tanto en la CE como en terceros países, no son las mismas que hace unos años y el problema se plantea fundamentalmente para aquellos países como España con una

COM  
MUN  
DIAS

## TIEMPOS DE AJUSTE

flota elevada, así como con una fuerte dependencia externa en materia de capturas.

Lo ha dicho reiteradamente el sector en los últimos tiempos y lo corrobora el propio secretario general de Pesca Marítima: son momentos de ajustes, de cambios y, en algunos casos, de crisis, para adaptar capacidades y número de embarcaciones a las posibilidades reales de pesca. Un proceso que probablemente va a suponer eliminar embarcaciones, pero que también ofrece la posibilidad de operar en otros caladeros bajo las diferentes fórmulas y las ayudas dispuestas tanto por la Administración española como por la comunitaria para operaciones como la exportación de barcos o la constitución de empresas mixtas, a la vez que se mantiene la política de negociaciones de nuevos acuerdos, como ha sido el recientemente firmado con Senegal. Las dudas que asaltan al sector y que no desmienten tampoco en la Administración es si la Comunidad va a disponer de los fondos necesarios para atender a tiempo todas las peticiones

que concretamente se elevan desde España.

Además de los interrogantes que se plantean para la actividad de la flota pesquera, por su interés para el sector cabe destacar la puesta en marcha por parte del Instituto Social de la Marina del Centro de Formación Ocupacional de Bamio, en Pontevedra, con un programa para este primer año de funcionamiento de más de 40 cursos, enfocados a lograr una mejor capacitación profesional de las gentes del mar para el desarrollo de su actividad laboral. Se trata de una oferta amplia que va desde la seguridad, mecánica industrial, electrónica, sanidad, técnicas de pesca, comunicación marítima, a la hostelería y la gestión administrativa en una empresa pesquera. Tanto el ISM como la Comunidad Europea han realizado en Bamio una elevada inversión acorde con las necesidades y la importancia de la pesca en España, que sólo será rentabilizada si el sector hace uso de unos medios importantes que se han puesto a su disposición. ■

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 LA SITUACION DEL SECTOR PESQUERO

El secretario general de Pesca Marítima, José Loira, analiza la situación del sector.



**76**  
**BAMIO EN MARCHA**  
El Centro de Formación Ocupacional de Bamio, del ISM, inició su andadura con más de 40 cursos programados para este año.



**13** **CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL**  
El CES inició su actividad tras la elección de los puestos directivos.

**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.

**Secretaría 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. **Gipuzkoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Mejilla:** 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. **Villagarcía 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 410 04 07 y 410 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.



**D**ESDE la década de los años sesenta, con la extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas —señala José Loira—, el sector ha venido experimentando un permanente proceso de cambios a nivel mundial que ha dado lugar a su internacionalización. Se han liberalizado los mercados mundiales. Se han puesto fronteras a los más importantes caladeros; en definitiva, se ha contingentado la mar, lo cual ha afectado a todos los países, pero sobre todo a quienes, como el caso de España, pescábamos las dos terceras partes en aguas exteriores.

Los países ricos en recursos, a cuyos caladeros se acudía antaño sin grandes dificultades por medio de la política de acuerdos practicada por España y posteriormente continuada por Bruselas, han desarrollado sus flotas, y la pesca es en algunos casos uno de los motores de sus economías, desde las capturas a la actividad comercial.

A esta nueva situación mundial en el sector de la pesca se ha sumado la existencia de problemas en los propios caladeros comunitarios, que ha impulsado a Bruselas a poner en marcha unas nuevas condiciones.

**José Loira,  
secretario general de Pesca**

**«LA FLOTA VIVE UN TIEMPO  
DE CAMBIOS»**

Todo ello, las circunstancias externas y las internas de la propia Comunidad Europea, hace que el sector de la pesca se halle en un proceso imprescindible de cambio y ajuste, para lo cual se han puesto en marcha también medidas encaminadas a lograr una adecuación de las flotas, con las ayudas correspondientes tanto nacionales como comunitarias.»

—¿Qué ha supuesto para la flota española la política de pesca seguida por la Comunidad Europea en los últimos años?

—España entró en la Comunidad Europea en 1986, cuando apenas acababa de nacer la Política Común de Pesca. Se trataba, en consecuencia, de unas reglas de juego hechas y pensadas para los países que en aquel momento suponían el peso pesquero en la Comunidad Europea. La Administración española ha venido luchando en estos años, en alguna medida, liderando, una serie de reformas y modificaciones a la situación anterior que creo se han logrado en parte muy importante, especialmente en lo que se refiere a la política de estructuras. Las modificaciones introducidas en el reglamento sobre esta política en 1990 son importantes, y con el mismo se han dado salidas a las diferentes flotas por las diferentes vías, como desgua-



**S**e ha producido un vuelco en las condiciones de pesca en aguas de terceros países y dificultades en los caladeros comunitarios que hacen indispensable un proceso de ajuste en las flotas.

**Con la reforma de la Política Común de Pesca, a debate en el marco de la Comunidad Europea, donde entre otras cosas se plantea una reducción de capturas, el sector de la pesca en España, como en otros países miembro, se halla en un momento de crisis y de ajuste de flotas derivado tanto de los problemas existentes en los caladeros comunitarios como del profundo proceso de cambios que se ha producido, fundamentalmente en aguas de otros Estados. No está clara cuál va a ser definitivamente la reducción de flota que se lleve a cabo en España, pero lo que es evidente es que habrá un proceso de ajuste, en unos casos vía del desguace y en otros mediante operaciones diferentes de exportación de**

**barcos en una actividad cada día más internacionalizada.**

**El secretario general de Pesca Marítima, José Loira, reflexiona en las páginas siguientes sobre la actual situación de la flota española, a medio camino entre la política seguida en los últimos años desde la integración de España en la Comunidad Europea y las nuevas exigencias de Bruselas derivadas de la existencia de unas nuevas condiciones, de un nuevo «orden» mundial, en el sector. José Loira no duda en calificar la situación actual como momento de crisis y de cambios para ajustar la flota y adaptar la misma a las condiciones que requieren las nuevas pesquerías.**

**L**a ordenación de la flota de los «300» ha sido debatida y acordada con todos los armadores.

ces, empresas mixtas, exportaciones, etcétera, incluyendo en ese colectivo a las pequeñas embarcaciones, que habían quedado excluidas en la normativa anterior.

—A pesar del reglamento, el problema se mantiene si no existen recursos suficientes para su aplicación...

—Es cierto que las actuales disponibilidades de Bruselas para acometer ese proceso de reordenación de flota no son suficientes para las demandas planteadas. Son necesarios más recursos comunitarios. Por parte española creo que hemos hecho un esfuerzo importante en los dos últimos años, al haber pasado las disponibilidades para estos fines de los 4.100 millones de pesetas a 12.800 millones de pesetas.

—Los procesos de ajuste y cambios, la reordenación de flota, al final lo que significan es la eliminación de barcos de la actividad pesquera. La Comunidad Europea ha barajado diferentes porcentajes y se llegó a hablar entre un 30 y un 40 por 100 de la flota.



—Negar la evidencia sería absurdo. Tanto las circunstancias de los caladeros internacionales, aguas de otros países, como los problemas en los caladeros propios, la introducción de nuevas tecnologías, etcétera, hacen indispensable ese proceso de ajuste o reducción de flota para lograr también unas empresas más competitivas.

Pero desde la Administración española hemos rechazado siempre el que se pueda hablar de reducción de porcentajes globales para una flota. En Bruselas hemos defendido y mantenemos la necesidad de estudiar la situación de cada flota y de cada caladero. En esta línea, diferenciando cada flota, hemos planteado en Bruselas nuestras posiciones. Habrá que reducir flota, pero en otros porcentajes muy inferiores y contando además con que el sector tiene salidas tanto para el abandono y la retirada definitiva como, sobre todo, para que siga ejerciendo la actividad en otras aguas o con otras banderas, que al final es lo que importa.

—¿Cuál ha sido la respuesta del sector español en los últimos dos años a las medidas estructurales para ajustar la flota?

—Han abundado las peticiones. Las demandas para la







posibilidad de acumular derechos. Creo ha sido un logro importante para estas flotas.

—Desde algunas partes se ha dicho que no están por ninguna parte en los presupuestos del Ministerio los 7.500 millones destinados a la flota congeladora...

—Esas cantidades se hallan contenidas en los 12.800 millones de pesetas asignados para procesos de adaptación de la capacidad de la flota y en otra partida de 680 millones para reestructuración.

—En ocasiones desde el sector se producen voces de denuncia sobre las condiciones de algunas flotas y es normal escuchar palabras como crisis, suspensiones de pagos, abandonos...

—No se puede hablar globalmente o en términos generales de un sector a la deriva o en suspensión de pagos. Hay un dato cierto, como es la reducción del esfuerzo pesquero en algunos caladeros y las dificultades para acceder a otros que antes eran libres. Pero los problemas son más bien puntuales y no de colectivos enteros. Han existido empresas a las que no les salían las cuentas por su situación particular financiera. Se ha hecho indispensable una reducción de algunas flotas, con retiradas de los barcos más viejos. Pero, frente a ese proceso de ajuste, lo cierto es que también se han arbitrado soluciones, especialmente para operar en aguas de otros países fuera de la Comunidad Europea y que se trabaja en la misma dirección. La flota va a seguir o sigue faenando ya en otras aguas, aunque se halla bajo otra bandera. El nuevo orden mundial en materia de pesca no es algo que afecte solamente a España, y buen ejemplo de ello han sido y son las grandes flotas pesqueras que se hallan en el mundo.

—¿Cuál ha sido la reducción de flota en España en los



últimos años como consecuencia de las medidas aplicadas para este fin por la Comunidad Europea?

—Al primero de enero de este año la flota española era de 21.518 barcos con 657.700 toneladas de registro bruto. España ha sido fiel cumplidora de las exigencias comunitarias en materia de reducción de flota. Se podría hablar de un recorte en torno al 4 por 100.

—A veces da la impresión de que otros países comunitarios han aumentado en los últimos años su actividad pesquera y su flota únicamente pensando en las ventas para el mercado español...

—No cabe duda de que el mercado español es interesante para cualquier país con posibilidades de capturas al existir una demanda en peso vivo de unos cuarenta y tres kilos por persona y año. Pero si algún país comunitario no ha aplicado las directrices de ajuste emanadas de Bruselas, el ajuste futuro será aún más duro.

—Desde la Secretaría General de Pesca, en medio de esa reducción de la flota de los «300», los problemas en los congeladores, las dificultades en aumento en caladeros co-

llana y simple retirada se han producido fundamentalmente en el Cantábrico y en Andalucía, cosa que no sucede en el Mediterráneo. Igualmente ha sido importante la demanda para exportar barcos en empresas mixtas, donde la dificultad ha radicado en algún momento en la no sobrada existencia de fondos comunitarios.

—El ajuste de la flota bacaladera y la llamada flota de los «300» se podía haber negociado antes de su aplicación con Bruselas para lograr otras contrapartidas...

—Este ajuste se ha llevado a cabo previas conversaciones con el sector y cuando ha estado todo el mundo de acuerdo. Había un problema que afectaba a unos cuantos barcos sin derechos de pesca que estaban prácticamente parados. De Bruselas hemos logrado que sea posible la concesión de ayudas para enviar esos barcos al desguace con la

**E**n política de estructuras España ha liderado los cambios introducidos por la Comunidad Europea hasta lograr unas medidas como ayudas para desguace, exportaciones o empresas mixtas positivas para el sector.

**E**spaña rechaza cualquier propuesta comunitaria que contemple una reducción de la flota global del 30 por 100 o porcentajes similares. Defendemos un ajuste, pero teniendo en cuenta las condiciones de cada flota y caladero.

*munitarios y en los exteriores..., ¿qué futuro se ve a la flota pesquera española?*

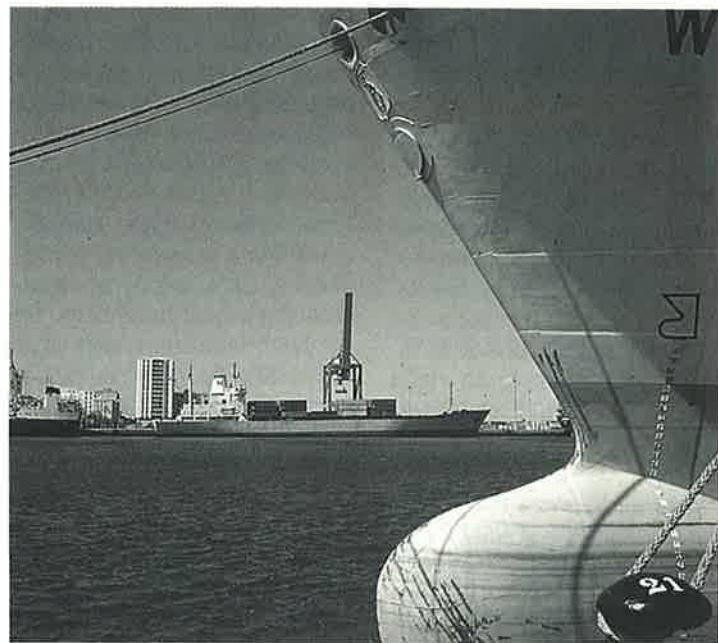
—Es evidente que en este momento estamos en un proceso de ajuste, en una situación de crisis y que es preciso adaptarse al cambio, que viene determinado por circunstancias externas en un país con una demanda elevada y falta de caladeros propios. Por este motivo, es indispensable este proceso. Yo veo un sector más reducido, con empresas más productivas, más rentables y competitivas, con posibilidad de mantener altos niveles de capturas tanto en aguas comunitarias como de terceros Estados.

—*La Comunidad Europea plantea una dura reforma de la Política Común de Pesca en materia de acceso a recursos...*

—Bruselas ha reconocido en múltiples documentos que la política de cuotas y TACs seguida en los últimos años no ha dado los resultados esperados y que en algunos caladeros se ha producido un sobreesfuerzo pesquero. Curiosamente, esos caladeros no son donde ha operado o trabaja actualmente la flota española, sino que corresponden a otras especies. Hay caladeros con problemas y el ajuste es inevitable, aunque yo creo que España no va a ser la gran afectada.

—*¿Cuáles son algunas de las líneas básicas de esa reforma que se barajan en los documentos actualmente a discusión?*

—En líneas generales, el objetivo es lograr un mayor control del esfuerzo pesquero por un sistema que vaya más allá de las cuotas y los TACs. Se pretende una mejor y mayor regulación para el acceso a los caladeros, la racionalización de las pesquerías, para evitar los actuales niveles de mortalidad; una intensificación de los controles tanto para las actividades en aguas comunitarias como



fuera de ellas, y se baraja el establecimiento de un régimen de licencias que está por definir.

—*¿Qué significaría esta reforma para España?*

—Aunque los caladeros con los problemas más importantes no son aquéllos donde faenan nuestros barcos, la realidad es que, como para el resto de los Estados miembro,

la reforma va a suponer a medio plazo más control y a corto plazo menos capturas. Pero, en la medida que se produzca una recuperación de caladeros, el efecto se debe volver positivo para los niveles de capturas a medio plazo. No se puede hablar de reforma positiva o negativa. Se trata de una medida necesaria que está acompañada de



principales recursos y ejes en su economía, razón por la cual establecen también sus limitaciones. Las reducciones de pesca son para todos.

—Una parte de la flota española viene reivindicando acuerdos con los países del cono sur...

—Desde la Comunidad Europea, con España casi siempre como motor y mucho más tras la Conferencia de A Toxa, se está trabajando en firme para ampliar las posibilidades de pesca no solamente en los países de América del Sur, sino también en otras zonas de Asia y Oceanía. En unos casos los compromisos ya están bastante avanzados y en otros seguimos negociando. Yo creo que existen grandes posibilidades para aumentar la actividad de los barcos españoles en esas aguas.

—En política de estructuras, dentro de las limitaciones de recursos comunitarios, España ha logrado en los últimos años las mayores partidas y se podría hablar de balance positivo. ¿Cómo valora las actuaciones llevadas a cabo en el sector de la comercialización y la regulación de los mercados?

—Desde la perspectiva que somos un país con alta demanda y no altos excedentes, la política de regulación de mercados, las actuaciones de intervención han tenido una escasa eficacia en España, salvo en el caso de los túnidos, donde la industria ha recibido importantes recursos. Desde una perspectiva global, España defiende una mayor agilidad en los mecanismos, aunque en los últimos años la principal tarea en el país haya sido la puesta en marcha de las organizaciones de productores. La Administración española ha planteado y logrado en las últimas semanas mejoras para la regulación de algunos mercados, como los del fletán, pez espada, atún fresco y la merluza entera,



un ajuste que nunca será global sino para cada una de las flotas.

—En medios del sector se estima en ocasiones que la política de acuerdos seguida por la Comunidad Europea no ha sido todo lo fuerte que debiera, teniendo en cuenta el peso de la Comunidad Europea en relación con terceros Estados o que Bruselas habría seguido una línea más agresiva si la flota de los veinte mil barcos estuviera en otro país que no fuera España...

—La Comunidad Europea no solamente ha mantenido los acuerdos que tenía suscritos España, sino que ha procedido a una ampliación de los mismos. No es fácil lograr acuerdos con países terceros a pesar del teórico potencial de la Comunidad Europea. Cada vez piden más contrapartidas y hay otras flotas diferentes a la comunitaria para acceder a sus aguas, mientras el contexto mundial del mercado avanza claramente hacia la liberalización. Para muchos de esos Estados la pesca es, además, uno de sus

además de conseguir medidas de salvaguarda en los casos de la sardina y el atún en conserva para un plazo de cuatro años.

Pero, además de estas actuaciones, es preciso destacar también las actividades acometidas por el sector de la comercialización y la transformación de los productos de la pesca en base a las ayudas comunitarias con un balance claramente positivo.

Al final, una idea por encima de todas. Pescar en los mares del mundo ya no es como hace una década, ni los caladeros comunitarios son inagotables. Hay que seguir adaptando la flota a las nuevas circunstancias internacionales y en el marco de las aguas de la Comunidad Europea se imponen soluciones antes de que las cosas degeneren hacia situaciones irreversibles. Todo ello se deberá traducir en cambios para una flota y no precisamente en expansión. ■

Vidal MATE

**L**os  
Presupuestos  
de 1993 sí  
contemplan los  
7.500 millones  
de ayudas a la  
flota  
congeladora.



## Fabricación de REDES e HILOS de Nylón para la PESCA

Todo tipo de redes con doble nudo, para la pesca del Trasmallo de bajura, altura, Volantes, Miños y Cerco.

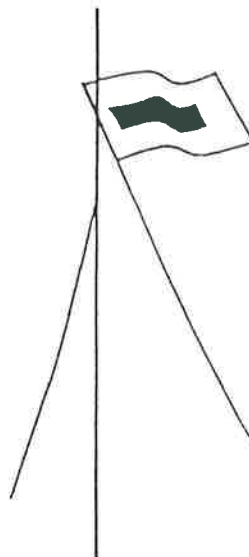
### Gama de Hilos:

117/2, 167/2, 210/2, 210/3, 210/4, 210/6, 210/9, 210/12, 210/18

Apartado, 141  
43850 CAMBRILS  
(Tarragona)

Tel y Fax: (977) 36 10 54

## MARITIMA DEL NORTE S.A.



Miño, 4 - 28002 MADRID  
Teléfono: 563 46 44  
Télex: 27718 y 27295  
Telefax: 561 89 62  
Telegramas: MARINORTE, MADRID

### FLOTA

#### TRANSPORTES FRIGORIFICOS

SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

#### TRANSPORTES DE GAS

LAIETA	GNL 40.000 M3
--------	---------------

LINEAS REGULARES Y TRAMP  
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS  
TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

# SEGURO A TODA MAR



## SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros  
Delegaciones en los principales puertos españoles

### DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43

Apartado, 249 • 28004 MADRID



**Federico Durán, elegido presidente del CES**

## **EL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL, EN MARCHA**

**E**L Consejo Económico y Social había sido creado por ley en 1991, pero las discrepancias entre Gobierno y sindicatos retrasaron más de un año su funcionamiento. Tras la intensificación de las conversaciones para desbloquear esta situación, a finales de octubre se procedió a la celebración de la primera reunión de sus 60 miembros para elegir presidente y secretario general.

Durán, catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Córdoba desde 1980, y que lo fue con anterioridad en Barcelona y Granada, era hasta ahora presidente de la Comisión Nacional de Convenios Colectivos. Intervino en la elaboración de diversos proyectos normativos en materia laboral, entre

**La elección del primer presidente del Consejo Económico y Social, Federico Durán, a finales de octubre, pone en marcha el funcionamiento de este órgano consultivo del Gobierno. Durán recibió el respaldo de 48 miembros de los 60 que constituyen el CES, mientras que 12 —entre los que se encuentran los representantes de CC OO, COAG y el de ELA-STV— optaron por la abstención. Junto a Durán fue aceptada la candidatura del actual director general del INSERSO, Angel Rodríguez Castedo, para cubrir la plaza de secretario general, quien contó con 57 votos a favor y tres abstenciones.**

**El objetivo de este órgano consultivo es asesorar al Gobierno en materias económicas y laborales, mediante dictámenes que no tienen carácter vinculante**

ellos la Ley de Huelga, y formó parte de la Comisión de expertos de la Comisión de las Comunidades Europeas para el estudio de la armonización de los ordenamientos sociales de los Estados miembro.

Angel Rodríguez —el ya secretario general del CES, y que contó con el apoyo de CC OO— es licenciado en Filosofía y Letras y experto en asuntos sociales.

### **Asesorar al Gobierno**

El CES, que refuerza el papel de los agentes económicos y sociales en la política española, recoge con su creación el mandato de la Constitución de 1978, dirigido a los poderes públicos, de promover y facilitar la participación de los ciudadanos

## Los consejeros del CES desean que se convierta en un foro para profundizar los diferentes problemas económicos de este país



en la vida económica y social. El objetivo de este órgano consultivo en materia socioeconómica y laboral es emitir dictámenes preceptivos y no vinculantes. Según expresó Emilio Castro, de UGT, «deseamos que el CES se convierta en foro de debate para profundizar los diferentes problemas económicos de este país». Castro se mostró partidario del modelo de carácter consultivo del CES vigente en los consejos económicos y sociales de los países de la CE.

Este órgano, que funcionará con dinero procedente de los Presupuestos Generales del Estado, contará para 1993 con una partida de 534 millones de pesetas. Su sede estará emplazada en el edificio del antiguo diario «Pueblo», en la calle Huertas de Madrid.

Para Juan Jiménez Aguilar, de la patronal, la función del Consejo debería incluir un elemento muy importante, su capacidad de tomar iniciativas, el que en sus debates vaya por de-

lante de las consultas del Gobierno. «Podemos hacer un Consejo que será lo que la sociedad demanda en cada momento. Debemos situarnos en la realidad de los hechos que nos rodean y adelantar debates que permitan que los políticos sepan qué piensa la sociedad que nosotros representamos», aseguró.

En opinión de José Luis González, de COAG (Confederación de Agricultores y Ganaderos), el inicio de los trabajos permitirá estudiar en profundi-

dad los problemas socioeconómicos de los sectores productivos. Permitirá —como expresó el representante de COAG— que el Gobierno adopte una política económica con una adecuada orientación que responda a los problemas reales de la sociedad.

Por parte de CC OO, Federico Fidalgo declaró, poco antes de llevarse a cabo las votaciones, que «no pretendemos obstaculizar la función del presidente del Consejo, por lo que si la propuesta del Gobierno es Durán, nos abstendremos en la votación. Es una postura equilibrada».

El Consejo está formado por 61 miembros, incluido su presidente. De ellos, veinte representarán a los sindicatos, veinte de la patronal y otros veinte, de los cuales seis serán expertos en la materia, nombrados por el Gobierno a propuesta de los ministros de Trabajo y Economía, tres representantes del sector agrario, tres del marítimopesquero, cuatro de usuarios y consumidores y cuatro de la economía social. Los tres representantes del sector marítimopesquero son Miguel Iriondo Azurmendi, Senén Touza Ferrer y Olimpio Castelo González.

Tras las votaciones para la elección de presidente y secretario general, Carlos Navarro, subsecretario de Trabajo, destacó que el consenso obtenido en la votación para la designación del presidente es «razonable e importante» y manifestó su deseo de que en los primeros días de noviembre tuviera lugar la sesión de constitución formal.

El mandato del presidente, al igual que el resto de los componentes, será de cuatro años, renovables por períodos de igual duración. El pleno del Consejo celebrará su sesión ordinaria al menos una vez al mes, y para su válida constitución será necesaria la presencia de, al menos, treinta y uno de sus miembros. Adoptará sus acuerdos por mayoría absoluta de sus asistentes, dirimiendo los empates el presidente mediante voto de calidad. ■

Inés OTERO

## Primer helicóptero para apoyo y control de actividades pesqueras

Alicante y su zona de influencia se beneficiarán del primer helicóptero adquirido por la Secretaría General de Pesca Marítima para el control y vigilancia de las actividades pesqueras y apoyo de la flota en el caladero nacional.

El helicóptero fue entregado a mediados del pasado mes de octubre por el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, y es el primero de una serie de cinco cuya adquisición forma parte del programa de actuación en medios de control para el período comprendido entre 1991/95 y que será financiada al 50 por 100 por la Comunidad Europea. El nuevo helicóptero es del tipo Agusta 109C y está dotado de modernos medios de comunicación (UHF, VHF marino, teléfono, etcétera), de posicionamiento (Loran, GPS), de detección, de registro fotográfico y de vídeo. Cuenta



también con una grúa de rescate y un equipo de emergencia sanitaria para realizar misiones de apoyo y salvamento marítimo.

En la actualidad la vigilancia marítima utiliza medios de la Armada, mediante un

acuerdo de cooperación entre los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y Defensa. Los medios disponibles actualmente son cinco patrulleros de altura, 31 de vigilancia de zona y 56 de vigilancia de coste e interior. ■



## Confederación Nacional de Mayoristas de Productos de Pesca

La Federación Nacional de Mayoristas Distribuidores de Productos del Mar y la Asociación Nacional de Asentadores y Entradores de Pesca de los Mercados Centrales y Mercas han constituido la Confederación Nacional Profesional de Mayoristas de Productos de la Pesca, con la finalidad de reunir en una sola voz la defensa de los intereses del comercio mayorista de productos de pesca desde los puertos de origen a los mercas de destino, tanto en el ámbito nacional como en el comunitario.

La Confederación recién constituida representa a unos 1.400 asociados, pertenecientes a los mercas de Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia, Sevilla y Salamanca, y a los puertos de San Sebastián, Pasajes, Ondárroa, Bermeo, Vigo, La Coruña, Alicante, Tarragona, Cádiz, Algeciras, Huelva y Málaga. Una vez se haya integrado en la Federación europea del sector, la Confederación pretende participar en los foros de debate comunitario, pretensión que ya ha sido expuesta al secretario general de Pesca, José Loira, en la entrevista mantenida poco después de la constitución formal. ■

A partir de 1993 contará con nueva Capitanía  
y un Centro de Seguridad Integral

## GIJON MEJORA SUS SERVICIOS DE ADMINISTRACION Y GESTION MARITIMA



La Dirección General de la Marina Mercante ha adjudicado a la empresa Ferpi-Peninsular (unión temporal de empresas) las obras de construcción del edificio para Capitanía Marítima y Centro de Control de Tráfico Marítimo del Cantábrico Occidental en Gijón. El precio de licitación sobrepasaba ligeramente los 482 millones de pesetas; la oferta

ganadora fue de casi 400 millones de pesetas. El plazo de ejecución de la obra es de doce meses. A su término, Gijón y su zona de influencia habrán mejorado notablemente sus servicios de administración y gestión marítima si se tiene en cuenta que, simultáneamente, se construye en las afueras de la ciudad un Centro de Seguridad Marítima Integral.

**E**L nuevo edificio estará ubicado en el puerto de «El Musel» y es el tercero que se construye diseñado especialmente para servir de Capitanía Marítima y Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación. El proyecto supone un paso más en el establecimiento de la infraestructura precisa para acometer la reforma de la Admi-

nistración Marítima que se contempla en el proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La reorganización y modernización de la Administración Marítima, prevista en la ley, afectará al ámbito central, Dirección General de la Marina Mercante, y al periférico, Capitanías Marítimas. En ambos supuestos se persigue alcanzar la especialización que demanda la complejidad téc-

nica del tráfico marítimo civil.

La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos de carácter exclusivamente civil supone el cese de la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la definitiva separación en la gestión administrativa de la Marina Civil y de la Marina de Guerra.

El Centro Coordinador de Gijón es un eslabón más de la cadena de once previstos en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina, que en el futuro habrán de cubrir todo el litoral español, garantizando de esta forma la adecuada vigilancia del tráfico marítimo a la vez que incrementa la seguridad de la navegación y dirige las operaciones de búsqueda, salvamento y lucha contra la





sa Dragados y Construcciones por un importe de 1.048 millones de pesetas. El edificio alojará las instalaciones necesarias para el desarrollo de los cursos de lucha contra incendios y supervivencia en la mar en sus diferentes niveles.

Las actividades del Centro se orientarán en dos divisiones fundamentales: las de formación y servicios. La primera comprenderá la lucha contra

seguridad en las operaciones a efectuar. La torre de maniobras alcanzará una altura exterior de 24,80 metros. Sin embargo, la zona más característica del Centro será el área de abandono de buque y supervivencia en la mar, que estará dotada de los medios necesarios para las prácticas y maniobras en supuestos de supervivencia durante la fase de abandono, supervivencia a bordo de

riales y equipos náuticos dotada de un laboratorio didáctico, un sector de agua dividido a su vez en dependencias para agua/espuma, bombas y presurización de agua, rociadores y exposición de equipos, un sector de espuma de alta expansión y una sala de ensayos de extinción de incendios, entre otros.

Dispondrá, además, de un área de I+D para nuevos ma-



contaminación en las zonas marítimas de responsabilidad española. De este proyecto global la Dirección General de la Marina Mercante cuenta ya con un Centro nacional, con sede en Madrid, y tres regionales, localizados en Tarifa, Monte Enxa (La Coruña) y Barcelona, este último a la espera de trasladarse a las instalaciones definitivas, todavía en construcción.

### Centro de Seguridad Marítima Integral

El Centro de Seguridad Marítima Integral de Gijón deberá entrar en funcionamiento en 1993, una vez concluidas las obras, adjudicadas a la empre-

incendios, abandono de buque y supervivencia en la mar, primeros auxilios y manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas. La división de servicios comprenderá la verificación y homologación de materiales y equipos náuticos, investigación y desarrollo de nuevos materiales, equipos y proyectos para la seguridad marítima, informatización de la legislación y normativa nacional e internacional vigente en la materia, así como el control de validez, reconocimiento y caducidad de los certificados de homologación.

El Centro ocupará una superficie de 14,32 hectáreas, lo que supone una garantía de se-

las embarcaciones a flote y en el agua. A tal fin dispondrá de una piscina con un vaso de anchura variable, desde 33 metros en la zona más profunda a 48 en la cota 0 del varadero, una longitud de 78,70 metros y una profundidad máxima de 11,20 metros.

Para las prácticas y maniobras de manipulación de mercancías peligrosas se dispondrá de zonas de manipulación, tinglado de almacenaje, sectores de contenedores y de envases y embalajes, localizadas en una gran explanada de 40 por 75 metros.

La división de servicios contará con un área de verificación y homologación de mate-

riales, equipos y proyectos de seguridad marítima.

La puesta en funcionamiento del Centro de Seguridad Marítima Integral de Gijón permitirá a la Dirección General de la Marina Mercante desarrollar virtualmente las competencias que tiene asumidas en materia de formación y perfeccionamiento profesional de los tripulantes de los buques mercantes y las prescripciones del Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, ratificado por España, cuyo cumplimiento se había visto impedido hasta ahora por carecer de un centro diseñado expresamente para este fin. ■

M. V.

**Jornadas sobre Confederación de Fletes y Derecho a la Competencia, en Palma de Mallorca**

## **TARIFAS Y SERVICIO DIVIDEN A USUARIOS Y NAVIEROS**



Las Jornadas sobre Conferencias de Fletes y Derecho a la Competencia, desarrolladas los días 15 y 16 del pasado mes de octubre en Palma de Mallorca, sirvieron para poner de manifiesto, una vez más, las profundas discrepancias que separan a usuarios y navieras. Pese a ello —y aunque a última hora se produjese alguna notable ausencia, como la de Miguel Angel Fernández Ordóñez—, todos los asistentes coincidieron en resaltar lo positivo y enriquecedor que fue el debate. Las tensiones visibles entre los ponentes «no llegaron más allá —como dijo, a esta revista José María Gutiérrez, presidente del Consejo de Usuarios de Baleares— de los límites de una polémica civilizada».

**L**A organización del acto corrió a cargo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca, Ibiza y Formentera, conjuntamente con el Instituto Marítimo Español y la Asociación Española de Derecho Marítimo. Abrió las jornadas el conseller de Trabajo y Transportes del Govern balear, Lorenzo Oliver, quien instó a los

participantes a extraer conclusiones «que puedan ser realistas y aplicables para propiciar el buen funcionamiento del transporte marítimo de línea regular».

Miguel Pardo, presidente del Instituto Marítimo Español, tras hacer un recorrido por la evolución de las conferencias de fletes desde su creación hasta el momento actual, hizo énfasis en cómo a

pesar de las oposiciones a las mismas por parte de ciertos sectores, éstas habían superado todos los obstáculos.

Por su parte, Rafael Illescas, presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, mostró su preocupación ante las imperfecciones que presenta en su articulado la nueva Ley de Puertos y Marina Mercante —actualmente en trámite parlamentario—, especialmente en lo que hace referencia a las conferencias marítimas.

La intervención de Vicente Costa Leja, presidente de Transprime, que tomó la palabra en nombre de los usuarios, contribuyó a encender el fuego de la polémica. Tras indicar la conveniencia de colaboración con los navieros, pasó a exponer sus quejas sobre la calidad de los servicios recibidos en el transporte marítimo de mercancías. Aun sin olvidar el encarecimiento de los fletes, subrayó

principalmente su deseo de recibir un mejor servicio, «dado que el actual no lo puedo calificar de bueno» —diría—, sobre todo en lo que concierne al tráfico entre la Península y Canarias. Estas críticas estuvieron en concordancia con las que harían al día siguiente, y por los mismos motivos, los usuarios del archipiélago balear.

En nombre de las empresas navieras habló Fernando Salvador, director general de Pínillos, quien hizo una pormenorizada defensa de la existencia de conferencias marítimas, por su capacidad de poder ofrecer unos fletes y unos servicios estables y duraderos. Tras hacer una llamada al diálogo con los usuarios, culpó a la Administración española de adolecer de «una política marítima clara que permita a los armadores nacionales la contratación de nuevos buques para renovar sus flotas».



## **Los usuarios de Baleares exigen la retirada de Trasmediterránea y Naviera Mallorquina de la Conferencia Bal-Con**

### **«Vehículo de desarrollo»**

Tras una intervención del representante de la Unctad, Carlos Moreno, en la que explicó que la Organización de Naciones Unidas (ONU) ve actualmente necesarias las conferencias marítimas en el plano internacional, por su capacidad de promover el comercio marítimo y «servir como vehículo de desarrollo de los países del Tercer Mundo», Pedro Torres Simó, vocal del Tribunal de Defensa de la Competencia, analizó la filosofía de dicho Tribunal sobre las conferencias marítimas. «Dado que se trata de acuerdos de mercado —puntualizó Torres Simó—, necesitan la autorización para ser clasificadas como prácticas excluidas de la Ley de Defensa de la Competencia».

En este sentido, Simó indicó que en las sentencias falladas hasta ahora por el Tribunal las conferencias siempre obtuvieron la pertinente autorización, con la excepción de la de Canarias, que se encuentra en fase de revisión.

En su calidad de miembro de la Dirección General IV de la Comisión de las Comunidades Europeas, Luis Ortiz mostró el apoyo decidido de Bruselas a la existencia de las conferencias marítimas, siempre y cuando éstas se adapten a las normas del mercado comunitario. Y en términos muy parecidos se expresó el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, quien también condicionó este apoyo a la regulación de la Administración.

### **Análisis contrapuestos**

Pero fue la segunda jornada la que pondría más de manifiesto las diferencias que separan hoy a navieros y usuarios. Jaime Oliver, presidente de la Conferencia Bal-Con, y José María Gutiérrez, presidente del Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Baleares, volvieron a centrar el debate en las turbias relaciones entre unos y otros.

Oliver analizó las características del transporte maríti-

mo. A su juicio, «tanto las frecuencias semanales como los niveles de ocupación son suficientes para atender la demanda de carga que requieren las islas Baleares». Con referencia a la evolución de los incrementos tarifarios de los últimos cinco años, Oliver afirmó que éste ha sido siempre inferior al del IPC local y nacional.

José María Gutiérrez mostró su desacuerdo con este análisis, al tiempo que exigió que las compañías navieras públicas o de mayoría pública, como Trasmediterránea y Naviera Mallorquina, fueran excluidas del consorcio de las navieras conferenciadas en

torno a Bal-Con (ver recuadro).

Finalmente, el presidente del Consejo de Usuarios de Baleares solicitó incrementar el servicio marítimo entre Mallorca y Menorca, «ya que las actuales vías de comunicación están forzando la disminución del comercio interinsular y, consecuentemente, provocan una dependencia de otros mercados». En este sentido, hizo un llamamiento «al sentido común, para que los servicios y frecuencias sean de calidad, conforme a un justiprecio, a fin de evitar la desviación hacia otros países». ■

Manuel ORTIZ

### **José María Gutiérrez, presidente de los usuarios de Baleares**

## **«Exigimos libertad para contratar la naviera que más nos convenga»**

—¿Cuál sería para usted la conclusión más importante que puede extraerse de este debate?

—Si duda, el hecho de que se hayan tratado de clarificar posturas. Todos hemos coincidido en destacar como de «muy positivas» estas jornadas, a pesar de que la organización nos dejara un poco solos a los usuarios. Pero lo importante es que ha quedado claro que las conferencias son legales y que nuestras exigencias deben ser asumidas.

—Ustedes han pedido la salida de Naviera Mallorquina y Trasmediterránea del seno de Bal-Con.

—Así es. Nosotros nos oponemos a la forma en como actúan actualmente las navieras. En Baleares hay cinco navieras que copan prácticamente el ciento por ciento de los servicios regulares. Y encima nos encontramos con que alguna de estas empresas es estatal o tienen un altísimo volumen de capital social procedente del Es-

tado. Esto no puede ser. Y lo peor es que a veces tenemos que luchar contra quien no es justo empleando sus mismas armas.

—Tarifas y servicio: ése es su caballo de batalla.

—Efectivamente. Nosotros tenemos documentos que demuestran que esos aumentos paralelos al IPC que argumentan las navieras no son tales. Un mismo contenedor, haciendo un mismo trayecto, ha llegado a realizar modificaciones de hasta un treinta por ciento más. Se dice que son errores administrativos; incluso las navieras llegan a decir que quien se beneficiaba antes más era el transportista. Son sólo verdades a medias.

—En definitiva, ¿cuáles serían sus propuestas?

—Aparte de las ya mencionadas, queremos libertad para contratar y elegir la naviera que más nos convenga. Y que esa naviera no pertenezca necesariamente al Estado.

M. O.

SE REANUDA  
LA ACTIVIDAD  
EN EL CALADERO  
SENEGALES

## NUEVO ACUERDO PESQUERO CE-SENEGAL

La Comunidad Europea y Senegal suscribieron el pasado mes de octubre un nuevo acuerdo pesquero, cuya primera consecuencia ha sido la reanudación de la actividad en aquel caladero, interrumpida desde que en el mes de mayo prescribió el acuerdo anterior. El protocolo ha sido recibido con satisfacción por los armadores españoles, al recogerse en él las propuestas formuladas desde este sector.

**E**l acuerdo alcanzado tiene una vigencia de dos años —desde el 2 de octubre de 1992 al 1 de octubre de 1994— y en él se mantienen las mismas posibilidades pesqueras que en el anterior pero se introduce una revisión de categorías que pretende adaptarse a las necesidades de la flota comunitaria. Esta revisión se traduce en notables mejoras desde el punto de vista del sector pesquero español, referidas a la distribución de las capturas entre las diversas modalidades o categorías que se contemplan en el protocolo, atendiendo a su utilización y la situación de los diversos *stocks*. El mantenimiento de la capacidad de

pesca significa una posibilidad de capturas de 30.600 toneladas de registro bruto, lo que permitirá contar con 77 licencias para atuneros y palangreros de superficie. De estas cifras, 20.000 TRB y 65 licencias corresponden a la flota española. Por otra parte, con el nuevo acuerdo la flota española de modalidades de merluza negra, peces y cefalópodos, marisco y túnidos puede situar en estas aguas 102 buques.

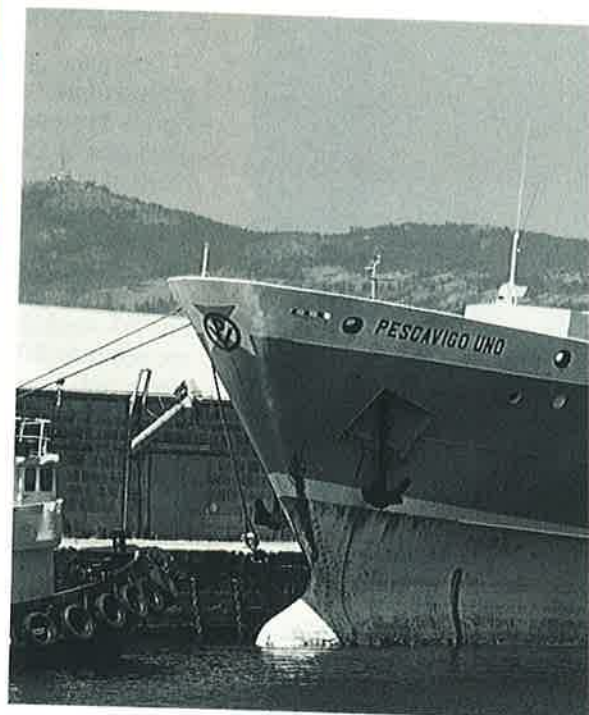
Finalmente, la aportación económica comunitaria alcanzará los 32 millones de ecus en el período de vigencia del acuerdo. Este capítulo, que fue uno de los escollos que demoró las negociaciones, ha aumentado en un millón de ecus al año, pasando de los 15 millones anteriores a los 16 millones que la

CE aportará en el futuro. En el haber del acuerdo se señala que el protocolo mantiene el equilibrio entre posibilidades de pesca y contrapartida financiera. También se mantienen en el mismo nivel los cánones que deben abonar los armadores.

Una novedad del acuerdo es la introducción de una nueva modalidad pesquera, la de palangre de fondo, que permitirá la captura de pescado de roca a título experimental.

### Mejora para los congeladores

Entre las modificaciones propuestas por la CE y aceptadas por Senegal se menciona el desdoblamiento de las posibilidades de pesca de



fresco y de congelado en la categoría de pesca demersal costera, en la que hasta ahora se permitía el acceso a los buques congeladores pero no el procesamiento de las capturas, lo que significa, de hecho, una seria limitación de la efectividad de las licencias. El incremento en las capturas de este apartado es del 13,6 por 100 de TRB, y en cuanto a efectivos, significa la presencia de un barco más en el caladero. En la categoría de demersal profunda el incremento alcanza el 240 por 100 y supone la presencia de 18 buques más. Finalmente, en la categoría demersal costera, cuyas capturas se desembarcan en Senegal, el incremento es del 135 por 100.

Por contra, se reduce un 67,8 por 100 el volumen de capturas a los marisqueros, lo que en el caso de la captura de gambas se traduce en una reducción de 18.600 toneladas a 6.100. El descenso responde, igualmente, a las peticiones del sector, que venía afirmando que el caladero senegalés no es capaz de sostener el esfuerzo pesquero proporcional al número de barcos que hasta ahora faenaban amparados en las correspondientes licencias.



El secretario técnico de ANAPA, Edelmiro Ulloa, valoraba positivamente el acuerdo alcanzado, resaltando que, como primera consecuencia, supone la vuelta a la actividad de la flota, que se encontraba paralizada desde mayo pasado. El portavoz de los armadores significaba, asimismo, el hecho de que la mayor parte de las modificaciones introducidas en el protocolo recojan las observaciones formuladas por los armadores, tanto en lo que se refiere al incremento en las capturas de algunas especies

como en la reducción de otras. Pese a la valoración favorable que suscita el acuerdo comunitario de pesca con Senegal, Ulloa considera que *«este caladero no es de los más interesantes en las condiciones actuales, apreciándose cierto agotamiento y un descenso en los rendimientos»*. No obstante, el secretario técnico de ANAPA aludía a los problemas estructurales del sector, al señalar que *«por alto que sea el rendimiento en cualquier caladero, de poco sirve si luego hay que vender el producto por debajo de su precio de coste»*.

### Zona en regresión

España es el país más afectado por el acuerdo CE-Senegal, tanto por el volumen de capturas como por el número de barcos que podrán volver a operar en el caladero africano. Sin embargo, en la actualidad esta zona ha dejado de tener la importancia que tuvo hace años para los intereses españoles, por el descenso en los rendimientos que también señalan los armadores. Este agotamiento de los caladeros tradicionales españoles, singularmente de

aquéllos donde faenan los buques congeladores, unido a las dificultades crecientes que oponen los países dueños de los recursos pesqueros, a la disminución de los TAC's en algunos casos y a las reticencias expresadas por los países de la EFTA hacia la flota española, está obligando a los armadores a la búsqueda de nuevas zonas de pesca, centradas hasta el momento en las aguas del Cono Sur.

Las negociaciones de la Comunidad con países del área, como Perú y Argentina, pretenden, justamente, dar salida a la flota española de grandes congeladores. Del éxito de éstas y otras gestiones, caso de México, depende en buena medida el futuro de la flota de altura española, habida cuenta que las dos terceras partes de los desembarcos en puertos nacionales proceden de aguas exteriores.

Por otra parte, las condiciones del acuerdo CE-Senegal abundan en la dirección que ha venido sosteniendo la Comunidad de salvar, por un lado, los derechos de pesca de los países comunitarios y, por otro, extender a los caladeros exteriores la política que defiende para las aguas europeas de evitar el agotamiento de recursos. ■

M. V.

## COJINETES DE BOCINA LUBRICADOS POR AGUA

# COUNTROSE

AMPLIA GAMA DE Ø ESTANDAR DESDE 20 a 120 mm. PARA MEDIDAS ESPECIALES CONSULTAR



**SINTEMAR**

Distribuidor exclusivo:

EDIFICIO UDONDO  
Ribera de Axpe, 50  
48950 ERANDIO (VIZCAYA)

- GRAN RESISTENCIA A LA ABRASION.
- EXCELENTE CAPACIDAD DE CARGA.
- ALTA RESISTENCIA A LA TRACCION.
- RESISTENTES A LA ROTURA.
- GRAN RESISTENCIA QUIMICA (AGUAS, ACEITES, ETC.)
- ESTABILIDAD TERMICA EN AGUAS CON TEMPERATURAS DE HASTA 80 °C.
- CASQUILLOS ENVOLVENTES DE: BRONCE, LATON, METALIZADOS, NIQUEL RESISTENTE, ACERO INOX., ACERO DULCE, FENOLICO, LAMINADOS, ETC.

SISTEMAS INDUSTRIALES & NAVALES, S. L.

Tel.: (94) 480 03 75  
Fax: (94) 480 05 59

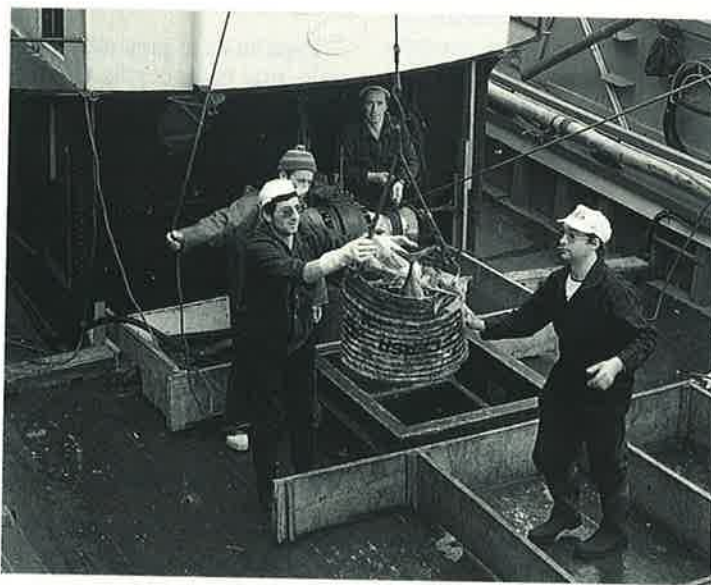
DELEGACIONES EN: ALGECIRAS · BARCELONA · CADIZ · CASTELLON · GIJON · HUELVA · MADRID · VIGO  
LA CORUÑA · LAS PALMAS · VALENCIA · SANTANDER

# INVESTIGADOR

**OBJETIVOS  
CUMPLIDOS**

Como ya se informaba en nuestro número de junio, el Instituto Social de la Marina ha fletado este año por primera vez un buque español, el «Investigador», para llevar a cabo la asistencia médica embarcada (AME) a la flota bonitera del Cantábrico durante toda la costera del atún.

**L**A flota bonitera española, procedente en su mayor parte de las Comunidades del País Vasco, Asturias, Cantabria y Galicia, se estima en unas 500 embarcaciones, con una alta variabilidad en las características de su estructura, tamaño y autonomía, contando con una tripulación que oscila entre cuatro y 18 hombres y permaneciendo en el mar períodos regulares de tiempo, generalmente quincenales. Las condiciones generales de esta costera son las propias de la actividad pesquera: trabajo penoso, ritmos horarios irregulares en función de la existencia de bancos de peces, importante dependencia de las condiciones climático-ambientales, deficientes condiciones higiénico-sanitarias y alejamiento de las instituciones y centros sanitarios generales, ubicados en tierra. Si a esto añadimos las dificultades en las comunicaciones mar-tierra, por el insuficiente equipo que poseen la mayoría de estos barcos, el relativo envejecimiento de la población embarcada, un promedio de alejamiento de tres-cuatro días de navegación de la costa, y el estado, normalmente malo, de la



mar en el caladero, está más que justificado el apoyo médico que brinda la AME.

Esta asistencia médica se lleva realizando desde hace dos años, si bien hasta ahora siempre se había hecho en colaboración con el Comité Interprofesional du Thon Blanc Germón a bordo de un atunero francés, llevando embarcados un médico de cada país, prestada en esta campaña, y viene a completar las actividades preventivo-asistenciales encuadradas dentro del Programa de Sanidad Marítima con un objetivo primordial: proporci-

onar un apoyo médico *in situ* a la flota atunera en su recorrido por el caladero, paliando en la medida de lo posible, y siempre dentro de las limitaciones que conlleva el propio medio laboral, las precarias condiciones asistenciales de estos hombres de la mar.

La Campaña AME-92 ha supuesto una innovación de la asistencia respecto a años precedentes en varios aspectos, entre los que hay que destacar: las características del buque, que ha permitido un mayor espacio, mejoras considerables en la habitabi-

**El buque, fletado por el ISM el pasado mes de mayo ha realizado 96 asistencias, de las que 76 fueron sanitarias y 20 logísticas.**

lidad y condiciones higiénico-sanitarias imprescindibles para poder desempeñar correctamente el fin para el que está destinado; la presencia de dos médicos españoles; la mayor dotación de material de exploración, clínico y farmacológico a bordo; el contar con un moderno sistema de comunicaciones barco-barco y barco-tierra; así como de un ordenador PC, que ha facilitado considerablemente el acceso a la historia clínica informatizada de los pacientes atendidos y la consulta de los marineros con los médicos del



«Investigador», permitiendo todo ello mejorar la calidad de la atención prestada a los trabajadores del mar del caladero.

La preparación de la campaña de este año supuso un gran esfuerzo, tanto a nivel organizativo como humano y económico, que se ha visto compensado, desde una mira socio-sanitaria, ante la aceptación y resultados obtenidos.

La AME-92 cubrió completamente las mareas de junio a septiembre, ambas incluidas, situándose el «Investigador» en las zonas donde se registraba mayor presencia de boniteros españoles y así poder facilitar la asistencia al grueso de la flota. Durante toda la campaña se

### SELECCION DEL PERSONAL SANITARIO PARA AME-92

<b>Junio</b>	Dr. Jorge Herrador Aguirre (Dirección Provincial de Gijón). Dr. José Manuel González Vallecillo (Dirección Provincial de Santander).
<b>Julio</b>	Dr. José Manuel González Vallecillo (Dirección Provincial de Santander). Dr. José Luis González Vallecillo (Dirección Local de Avilés).
<b>Agosto</b>	Dr. José Luis González Vallecillo (Dirección Local de Avilés). Dr. José Tarrío Pereira (Dirección Provincial de Santander).
<b>Septiembre</b>	Dra. Virginia González Lacalle (Dirección Provincial de Gijón). Dr. José Toscano Novella (Servicios Centrales de Madrid).

mantuvo Santander como base donde recalar para repostar y avituallarse, no permaneciendo en ninguna ocasión más de cuatro días en puerto.

El apoyo primordial fue sanitario, pero también se facilitaron diversos apoyos logísticos cuando fueron solicitados, siempre que éstos no fueran en detrimento de la asistencia médica prioritaria. El total de asistencias efectuadas en la campaña fue de 96, de las cuales 76 fueron sanitarias y 20 logísticas.

La mayoría de las asistencias se realizaron durante los meses de junio y julio, bajando considerablemente en los otros dos meses, lo que se explica por las especiales condiciones meteorológicas, con muy mala mar de agosto, que

# INVESTIGADOR

**OBJETIVOS  
CUMPLIDOS**

motivó la vuelta a puerto de numerosos atuneros en este mes, y la dispersión y cercanía a la costa de la flota en septiembre.

De las 76 asistencias sanitarias, 54 (71 por 100) fueron por enfermedad y 22 (29 por 100) por accidente, manteniéndose la proporción en todos los períodos de la campaña. Se ingresaron a bordo del «Investigador» 14 casos, nueve por enfermedad y cinco por accidente, permaneciendo un total de cuarenta y seis días ingresados, con un promedio aproximado de tres días por caso, tanto para accidente como para enfermedad.

Los grupos de edad que requirieron mayor atención fueron las personas de veintuno a cuarenta años. Si tenemos en cuenta el puesto de trabajo a bordo, los accidentes se produjeron mayoritariamente en el personal de cubierta (64 por 100), y las enfermedades, en el personal de cubierta (68,5 por 100) y de puente (18,5 por 100).

Las asistencias logísticas solicitadas fueron en su mayoría de buceo, con un 85 por 100 del total.

Asimismo, se aprovechó la campaña del presente año para intensificar las actuaciones preventivas a bordo de los buques, entre las que quiero destacar la distribución de guías sanitarias, así como carteles y pegatinas para realizar una correcta consulta radio-médica a todos los boniteros. Los médicos de Sanidad Marítima responsables del AME facilitaron toda la información que se les solicitó y realizaron el asesoramiento sanitario de los pesqueros, explicando a las tripulaciones el correcto uso de la guía sanitaria de a bordo, las técnicas idóneas de consulta médica por radio, las ventajas de llevar actualizadas y en buenas condiciones de uso la dotación sanitaria de los pesqueros (botiquín), esto último importantísimo, pues la efectividad del consejo médico por radio depende en gran medida de la dotación de medicamentos y material de cura con que cuenta el barco desde el que se solicita la atención sanitaria y difícilmente puede prestarse una buena asistencia si no se cuenta con los medios apro-

## FECHAS Y ZONAS DE ACTUACION

Puerto salida	Fecha	Puerto llegada	Fecha
Vigo	3-6-92	Santander	27-6-92
Santander	1-7-92	Santander	30-7-82
Santander	4-8-92	Santander	29-8-92
Santander	2-9-92	Santander	25-9-92

## ASISTENCIAS EFECTUADAS

### RELACION GENERAL DE ASISTENCIAS

	Enfer.	Accid.	Logíst.	TOTAL
Junio	15	8	3	26
Julio	24	5	9	38
Agosto	8	5	4	17
Septiembre	8	5	4	17
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>96</b>

### ASISTENCIAS MEDICAS MENSUALES

	Enfermedad	Accidente	TOTAL
Junio	15	8	23
Julio	24	5	29
Agosto	7	4	11
Septiembre	8	5	13
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>	<b>22</b>	<b>76</b>

### ASISTENCIAS LOGISTICAS

Se efectuaron un total de 20 intervenciones logísticas, distribuidas en:

	Mecánicas	Buceo	Total
Junio	2	1	3
Julio	1	8	9
Agosto	0	4	4
Septiembre	0	4	4



piados para llevarla a cabo. También se radió diariamente, siempre que fue factible, el boletín sobre el estado de la mar, facilitado por el Instituto Meteorológico.

Como resumen quiero decir, a la vista de los resultados obtenidos, que el balance final ha sido positivo, representando mejoras respecto a años anteriores y teniendo una buena acogida entre la flota, lo que nos debe animar a continuar con el esfuerzo de mejorar el estado de salud de los hombres del mar, en el que cada uno a su nivel estamos todos implicados. ■

**María Teresa DE MIGUEL  
TARANCON**  
Jefe del Servicio  
de Sanidad Marítima





CARRIZOS PUBLICIDAD VIGO

# Rodman 61 Bateeiro, recoja su mejor cosecha en la mar

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora total	17,97 m.
Eslora entre perpendiculares	14,75 m.
Manga	5,50 m.
Puntal de trazado	2,30 m.
Calado medio	1,70 m.
Arqueo	26 T.R.B.
Capacidad de bodega	20 m. <sup>3</sup>
Capacidad de combustible	3.000 l.
Capacidad de agua dulce	2.000 l.
Velocidad	10,5 nudos
Tripulación	3 hombres



En POLYSHIPS hemos desarrollado, en base a nuestro buque R-61, el RODMAN 61 auxiliar de bateas para proporcionar a la industria mejillonera un buque de trabajo fiable, seguro, de óptimo comportamiento en la mar y de mínimo costo de mantenimiento.

Un barco diseñado por un equipo técnico especializado, conjuntamente con un grupo de cualificados profesionales del sector. Construido en PRFV (Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio) con lo que a su gran robustez, su navegabilidad y gran maniobrabilidad, se le suma el valor añadido de un mantenimiento reducido al mínimo, no necesitando de pintura y otros trabajos típicos en el casco o en la superestructura, reduciéndose la estancia en varadero a la limpieza de la obra viva. De esta forma el RODMAN 61 se convierte en una herramienta de trabajo absolutamente rentable, no en un costo más en la explotación de su negocio.

**polyships**

Construcción Naval  
en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio



El océano absorbe la energía solar y la transporta, en forma de calor, a miles de millas de distancia de donde la captó antes de devolverla nuevamente a la atmósfera gracias a las corrientes marinas (algunas de las cuales, como la corriente Circumpolar Antártica, alcanzan un caudal de seis millones de kilómetros cúbicos al año). Controla la evaporación y, consecuentemente, moldea la distribución de las precipitaciones en todo el globo. El papel que juega en la configuración climática es evidente y, gracias a él, se podrán predecir a largo plazo los cambios climáticos. De ahí que, dentro de la Investigación del Clima Mundial, se pusiera en marcha el programa WOCE, destinado a estudiar la circulación de las corrientes oceánicas. El Instituto Oceanográfico Español, a través de los trabajos realizados por el buque «Hespérides», también ha puesto su granito de arena.

**LA RESPUESTA  
ESTÁ EN EL MAR**



**T**ODOS los científicos parecen estar de acuerdo a la hora de pronosticar un calentamiento progresivo de la Tierra. Las predicciones apuntan a un aumento de las temperaturas entre 2° y 3° C, así como cambios en el régimen de precipitaciones. Aunque estos cambios no parezcan demasiado relevantes a simple vista, resultan más preocupantes si se tiene en cuenta que son comparables a los producidos en los últimos dieciocho mil años. Y aún pueden acelerarse más y ocurrir en un plazo de unas cuantas décadas.

Los investigadores se hallan inmersos en la tarea de descifrar innumerables incógnitas, como el proceso de calentamiento y los factores que están incidiendo en ello, así como en las consecuencias que tal proceso tendrá en las condiciones de habitabilidad del planeta.

Tanto la atmósfera como el océano forman parte de cualquier modelo que integre y explique el cambio climático global. Según Gregorio Parrilla, del Instituto Español de Oceanografía, *para comprender y predecir las variaciones del clima debemos basarnos en nuestra capacidad para desvelar las complejidades dinámicas y termodinámicas del sistema que comprende la atmósfera, el océano, el hielo marino y la superficie terrestre.*

*Hoy día se sabe que el océano juega un papel muy importante en*

**WOCE forma parte de un programa de Investigación del Clima Mundial. Se trata de un trabajo científico de diez años de duración y en el que intervienen medio centenar de países.**

*el clima de la Tierra. El interés del estudio del mar radica en tres factores: primero, tarda mucho en calentarse y en enfriarse, actuando como amortiguador del clima; segundo, las corrientes marinas, como los vientos atmosféricos, distribuyen el calor por el globo terrestre; y, por último, el océano parece ser un importante sumidero de dióxido de carbono y otros gases que están incidiendo en el calentamiento de nuestro planeta.*

### Buscar respuestas

Fruto de la actual situación y del importante papel que juega el mar en todo ello, surge WOCE, que es parte de un programa de Investigación del Clima Mundial. Se trata de un trabajo científico de investigación de diez años de duración y en el que intervienen medio centenar de países.

Una de las características del océano es su actuación como amortiguador del clima. Estamos ante una fuente de vapor virtualmente ilimitada para la atmósfera, tanto por ser un reservorio importantísimo de calor como por tratarse de un medio dinámicamente activo que transporta energía entre diferentes latitudes, como veremos más adelante.

Su gran capacidad calorífica hace que tenga una inercia termal muy grande, algo que se puede apreciar en la menor variación estacional de la temperatura superficial de los océanos y en las zonas costeras con la existente en los continentes. Además, controla el modo según el cual el clima responde a otros estímulos a largo plazo o cambios producidos por influencias externas.

El océano adquiere la mayor parte de su energía a través del sol. Mientras que los continentes devuelven tanto calor como el que reciben, el mar es capaz de almacenar ese calor, transportando a otros lugares hasta el 30 por 100 de esa energía a través de las corrientes marinas. La gran inercia termal del océano se debe a la rápida mezcla de calor en sus capas superiores y a su alta capacidad calorífica (una capa de océano de tres metros de profundidad tiene la misma capacidad calorífica que toda la atmósfera).

Las corrientes oceánicas redistribuyen el calor entre diferentes regiones, en particular desde las

bajas a las altas latitudes. Las fuerzas que intervienen en la circulación oceánica se pueden dividir en varias clases:

— *Fuerzas gravitacionales y rotacionales.* Afectan a todo el fluido y son las más importantes.

— *Fuerzas termodinámicas.* Radiación, calentamiento, evaporación...

— *Fuerzas mecánicas.* Tensión del viento, presión atmosférica, movimientos sísmicos...

— *Fuerzas internas.* Presión y viscosidad. Estas son ejercidas por una parte del fluido sobre la otra.

Todas estas fuerzas, puestas en juego, conforman las corrientes marinas, auténticos y caudalosos ríos que transportan millones de kilómetros cúbicos de agua al año de un punto a otro del planeta.

Otro fenómeno de interés es la formación de los remolinos. Como señala Gregorio Parrilla, *hasta hace unos cincuenta años se creía que las corrientes eran unos movimientos más o menos rápidos y que las aguas transportadas eran casi homogéneas. En otras palabras, que las corrientes eran algo así como los ríos en el mar. Uno de los principales descubrimientos de las últimas décadas es la existencia de remolinos que se desprenden de las corrientes principales, formando anillos aislados. Estos remolinos tienen un radio de 100 a 200 kilómetros y una profundidad de 1.000 metros.*

Hoy el estudio de los remolinos se ha convertido en una de las principales actividades dentro de la oceanografía, ya que es fundamental conocer el papel que juegan dentro de la circulación general.

## Proceso complejo

Las aguas que hoy día circulan por esas corrientes marinas estuvieron antes en contacto con la atmósfera. Según el proceso seguido hasta su hundimiento, y a un complejo período de formación (sujeto a múltiples influencias), dichas aguas pueden haber estado en contacto con la atmósfera hace muchos años, tal vez diez lustros o más. En total, el tiempo que invierten las aguas en hundirse, fluir y mezclarse hacia arriba es de unos mil años.



Entre los experimentos que se están llevando a cabo, y que también se han realizado desde el barco español «Hespérides», se puede calcular la antigüedad de las aguas que discurren por las corrientes marinas y, por tanto, saber cuándo se formaron y dónde, con lo que se conocerán las condiciones atmosféricas a que estuvieron sometidas y su repercusión.

Pero el océano no sólo influye directamente sobre el clima, sino que también controla el modo según el cual el clima responde a otros estímulos, como ya se señaló anteriormente.

Así, por ejemplo, el océano es un auténtico sumidero de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Puede absorber y contener cien veces más CO<sub>2</sub> que la atmósfera. Debido a su inercia termal, el océano podría retrasar el calentamiento de la Tierra producido por el exceso de dióxido de carbono.

El mar no sólo mantiene una composición constante de dióxido de carbono en la atmósfera, sino también de oxígeno. Actualmente el proceso de fotosíntesis es casi el único responsable de la renovación de oxígeno en la at-





El proceso de fotosíntesis es casi el único responsable de la renovación de oxígeno en la atmósfera. El 78 por 100 de ese oxígeno es de origen oceánico.

mósfera, y el 78 por 100 de ese oxígeno es de origen oceánico.

*Este hecho no debe resultar sorprendente, —comenta Gregorio Parrilla—, ya que el fitoplancton microscópico captura la radiación solar hasta profundidades de unos 200 metros, mientras que los árboles más altos apenas superan los 20 metros.*

El flujo de CO<sub>2</sub> atmosférico al océano no está muy claro, pero se cree que absorbe la mitad de las emisiones a la atmósfera. La capacidad de absorción depende de la temperatura del agua del mar, del estado químico y biológico de la superficie y de los procesos de mezcla y circulación, que determinan la cantidad de carbono transportada a las aguas profundas.

Todas estas circunstancias que se han venido esbozando hasta el momento sirven, al menos, para atisbar la estrecha interdependencia entre el océano, la atmósfera y el clima. Cuando sepamos más sobre el funcionamiento del mar y su relación con los mecanismos climáticos se habrá dado un gran salto en el conocimiento de nuestro planeta y su futuro. ■

Raúl GUTIERREZ



## Un proyecto ambicioso

Oceanógrafos de cincuenta países han unido sus esfuerzos para desarrollar el más ambicioso proyecto de investigación de los océanos que haya tenido lugar jamás. Se trata del Experimento de Circulación del Océano del Mundo (WOCE, en sus siglas en inglés). Este programa, a cuya planificación se han dedicado los diez últimos años, forma parte del proyecto de Investigación del Clima Mundial (WCRP).

El WOCE tiene como finalidad estudiar, con la mayor precisión posible, las distribuciones globales de las variables oceánicas. Con ello se mejorarán las estimaciones de circulación y transporte del calor, agua y elementos químicos en el océano, así como su intercambio con la atmósfera. Este programa se centra en la investigación relacionada con los estudios climáticos en décadas.

En 1990 comenzó la labor de muestreo en el Pacífico y en el Atlántico sur. El pasado verano se unió a estos trabajos el buque oceanográfico español «Hespérides». Los trabajos, que se prolongarán hasta 1997, proporcionarán información suficiente para dar trabajo a dos o tres generaciones de oceanógrafos, según Gregorio Parrilla.

Una idea del ingente trabajo que se está realizando la aportan los siguientes datos, relativos a las tareas hidrológicas (campanas oceanográficas): un total de cuatro años de barco (270 días de mar por año); el lanzamiento de unos 16.000 batitermógrafos por año; se recorrerán más de 700.000 millas náuticas (más de veinte veces la circunferencia del ecuador); se emplearán casi 7.000 días de trabajo en el mar. A todo ello habrá que añadir, posteriormente, el trabajo en los laboratorios para el tratamiento

y análisis de estos datos.

Sin embargo, y a pesar del enorme esfuerzo científico que ello comporta, parece que serán pocas las *catas* de agua en el océano, y es que existen poquísimas medidas directas hasta la fecha. De todas formas, lo que sí parece estar claro es que la oceanografía ya no será lo mismo después del WOCE.

Los objetivos fundamentales de este programa son:

- Desarrollar modelos oceánicos útiles para predecir el cambio climático y tomar los datos necesarios para comprobarlos.
- Determinar la representatividad de los datos específicos de WOCE en función de la conducta a largo plazo del océano.
- Encontrar métodos para especificar los cambios a largo plazo de la circulación oceánica. ■

R. G.



De Canarias  
a Miami, escudriñando  
el Atlántico

# LA AVENTURA DEL HESPÉRIDES

El pasado verano España participó por primera vez en una campaña mundial de investigación de los océanos. Fueron cerca de 3.500 millas cruzando el Atlántico, de Canarias a Miami, en las que se realizaron cien paradas para tomar muestras.

El trabajo se efectuó a un ritmo frenético, pero con la satisfacción del deber cumplido y la obtención de unos datos de *buenísima calidad*, en palabras de Gregorio Parrilla, jefe de la expedición.

A falta de una mayor valoración de la información recogida, destacar la detección de un aumento significativo de la salinidad y temperatura del océano en la sección estudiada desde el «Hespérides», con respecto a la campaña efectuada en 1981 en esa misma latitud.

Ahora queda una tarea más ardua, si cabe: la de analizar la ingente cantidad de datos obtenidos.

**D**ESDE 1990, buques de diferentes naciones empezaron a surcar las aguas marinas para analizarlas desde la superficie hasta el fondo. El «Hespérides» se encargó de escudriñar las aguas del Atlántico desde Canarias hasta Miami, a lo largo de los 24° 30' Norte. Se trataba de repetir la misma sección realizada en 1957 y 1981, en la que se detectó ya entonces un ligero aumento de la temperatura del agua en las capas profundas. Los datos recogidos por el «Hespérides» apuntan a que prosigue ese aumento.

El pasado 14 de julio partía del puerto de Cádiz la expedición es-

pañola, aunque un año antes Gregorio Parrilla se encontraba preparando los trabajos a realizar. La travesía hasta Canarias sirvió para probar el buen funcionamiento de todos los equipos a bordo. *Desde Las Palmas fuimos hasta los 24° 30' y, encima de la plataforma saharauí, empezamos nuestra misión*, señala el jefe de la expedición, Gregorio Parrilla. A lo largo de ese paralelo debían cruzar el Atlántico Norte, hasta las Bahamas.

La travesía, prevista por WOCE en cuarenta días, se llevó a cabo en unos treinta, y en ella se realizaron del orden de cien estaciones. Cada estación representaba una parada de entre cua-



tro y cinco horas, que era el tiempo empleado para la toma de muestras. El aparato utilizado para este menester se le conoce por el nombre de «batisonda con roseta», y descendió a profundidades que superaron, en ocasiones, los seis mil metros.

### Recogida de muestras

Cuando empezamos en la costa africana, la primera estación tenía 50 metros de profundidad, y las realizábamos cada 15 o 20 millas. En las cuencas atlánticas occidental y oriental, donde las aguas son más homogéneas, las tomas de muestras se realizaron cada 40 millas. Cada toma de muestras significaba bajar la batisonda hasta el fondo, superándose en ocasiones los seis mil metros de profundidad.

El aparato de sondeo, la batisonda, consta de un conjunto de instrumentos que van realizando distintas mediciones. El aparato tiene 24 botellas que se van cerrando a distintas profundidades —señala Parrilla—, de forma que cuando los investigadores suben el equipo disponen de muestras tomadas en distintos momentos de la operación. Al mismo tiempo, y mediante un cable que conectaba la batisonda con los ordenadores de a bordo, se recibían 33 mediciones por segundo. Estos datos se comparaban con los obtenidos por las muestras recogidas.

En los laboratorios instalados en el «Hespérides» se ha trabajado sin descanso, y cuando concluimos la travesía teníamos casi todos los datos terminados. Ahora tenemos que volver a revisar esos

datos —prosigue Gregorio Parrilla—, hay que revisarlos de nuevo para quitar todos los datos erróneos... Sabemos que hay errores todavía. Esta información se enviará a unos centros de calificación de datos del propio WOCE. Durante dos años tendremos la exclusiva para la explotación de esa información.

Los datos a los que se refiere el jefe de la expedición española se obtuvieron con las mediciones realizadas en cada estación. Dichas mediciones comprendían toda la columna de agua que va desde la superficie hasta el fondo marino. Estos datos aportan una variada información que va desde el transporte de agua a través de la sección, así como el de calor; hasta el contenido de fosfatos, silicatos y nitratos, que son fundamentales para determinar la capacidad de las aguas para crear plancton.

### Los grandes interrogantes

También se tomaron muestras de clorofluorocarbonados, que nos servirán para calcular el tiempo transcurrido desde que esas aguas se formaron, en contacto con la atmósfera, hasta que llegaron allí, además de reflejar las características de la atmósfera en ese momento, hace veinte, treinta o cuarenta años.

Como señalaba anteriormente —comenta Gregorio Parrilla—, todos los análisis se hicieron a bordo, excepto unas muestras que se recogieron para analizar al «carbono 14», que nos servirán para calcular la edad del agua, que se realizarán en los Estados Unidos.

Una de las particularidades de la sección sobre la que trabajaron los científicos del «Hespérides» es que está en un sitio donde, al parecer, el transporte de calor por el agua hacia el norte, hacia latitudes más altas, es máxima. Debido a que esta sección ya fue realizada con anterioridad en dos ocasiones, ahora se podrán cotejar los datos con los obtenidos entonces, a fin de comprobar las variaciones de temperatura, la salinidad, etcétera. Los primeros informes apuntan a una variación significativa, el problema reside ahora —y es un problema muy gordo— en saber a qué es debido ese cambio: si a condiciones cli-

**Los primeros datos apuntan a una variación significativa en temperatura y salinidad en el agua analizada. El problema es saber a qué han sido debidos esos cambios.**

máticas, o si es debido a una variabilidad intrínseca del océano.

Los cambios que hemos detectado corresponden a unos estratos de agua que provienen de latitudes altas, cercanas al Círculo Polar Ártico. Esta variación puede deberse a que las condiciones atmosféricas en su formación fueron diferentes a las de otros años, o que el volumen de agua que se formó fue diferente o, incluso más complicado todavía, si estas aguas se mezclan con otras, que dicha mezcla fuera distinta. Y es que, a pesar de que parezca que son muchos los datos obtenidos, en realidad resultan escasísimos, y se necesitarán muchos más para poder resolver esas incógnitas, como nos comenta Gregorio Parrilla.

La travesía se realizó en bastante menos tiempo del previsto. Ello fue debido, aparte de que disfrutamos de buen tiempo, a que el barco se gobierna muy bien, había pocas complicaciones de las maniobras de arriada y virada del aparato, porque el barco se coloca muy bien y aguanta bien... Todo ello vino a aumentar aún más el fuerte ritmo de trabajo a bordo. Había que realizar todos los análisis en menos tiempo. Trabajamos las veinticuatro horas del día en guardias de cuatro horas. Gregorio Parrilla, como responsable de la expedición, desde la parte científica hasta las condiciones de vida a bordo, se encontraba plenamente satisfecho.

Fue una travesía muy tranquila en lo que a acontecimientos no previstos se refiere. Se tomaron especiales medidas de seguridad con respecto a la integridad física de la tripulación. Les advertimos hasta la saciedad para que tuvieran el máximo de cuidado porque, si ocurría algo, aunque llevábamos médico y enfermero a bordo, podía pasar mucho tiempo hasta que llegáramos a un lugar donde pudiera ser atendido. Además, la zona por donde navegamos apenas es transitada...; pasaron semanas sin ver un barco.

Afortunadamente no hubo que registrar ningún percance, tan sólo una avería, calificada como «tonta» por Gregorio Parrilla: Estuvimos desde la puesta hasta la salida del sol arreglando un problema en el cable del batihonda. Los hilos del cable estaban rotos excepto uno. Había continui-



El primer viaje del «Hespérides» fue a la Antártida.



dad pero no pasaba la señal... Fue una avería tonta pero nos costó mucho dar con ella.

### Trabajo extra

En las Bahamas terminaba la sección encomendada por WOCE al «Hespérides». Pero, una vez allí, y dado a que se había ganado bastante tiempo en la travesía, se decidió llegar hasta la isla más occidental y, atravesando el estrecho de Florida, llegar hasta Miami. Consideramos fundamental hacer este tramo — nos comenta Gregorio Parrilla —, pues por ahí pasa el mayor caudal de agua caliente hacia el Atlántico Norte, que es la que después forma la corriente del Golfo. Por esta corriente circulan unos 30 millones de metros cúbicos por segundo, a velocidades de entre tres y cuatro nudos. Si hubiéramos realizado sólo la primera sección los datos quedarían incompletos, lo que podría inducir a error.

A pesar de este «trabajo extra», la travesía terminó antes de lo previsto, ya que en principio la fecha de llegada estaba prevista sobre el 20 de agosto. Gracias a ello nos libramos del huracán que





asoló esta zona «por los pelos». Tan es así, que el barco abandonó Miami el día 19 de agosto y, según se alejaba, se producía la llegada del huracán.

Como ya se ha señalado, la labor de mar de WOCE comenzó en 1990, por lo que todavía hay muy pocos datos circulando. De lo que se trata es que estos datos empiecen a circular lo antes posible. Y ello, fundamentalmente, por dos razones: una, por tener lo antes posible un buen banco de datos, y, otra, porque con estos datos, después de ser debidamente comparados, a lo mejor revelan que determinada logística empleada en una campaña debería modificarse, cambiando el lugar en el que se va a realizar otra sección. Por eso se requiere que los datos circulen rápidamente, para que el que tenga planificada una campaña a realizar próximamente disponga de tiempo para cambiar sus planes.

Los trabajos de recogida de información en el mar se prolongarán hasta 1997. Esa información dará trabajo para dos o tres generaciones de oceanógrafos. Ac-

**El «Hespérides» recorrió cerca de 3.500 millas y se realizaron cien estaciones. El aparato utilizado para la toma de muestras descendió a profundidades superiores a los seis mil metros.**

tualmente se están utilizando datos recogidos en los años cincuenta. Esta práctica es relativamente moderna, ya que datos que nos sirvan se empezaron a recoger en los años veinte. La utilización de técnicas modernas, como las que hemos utilizado, son de principios de los ochenta.

Medir el océano es difícil, complicado y caro. Además de un inmenso esfuerzo destinado a aumentar el número de datos, habrá que mejorar sustancialmente los sistemas de medición, a pesar del gran salto experimentado desde hace veinte años.

Mientras tanto, hay que seguir trabajando. Y en esta apasionante tarea de arrancarle secretos al mar se encuentra inmerso Gregorio Parrilla, quien ya ha empezado a darle vueltas a la posibilidad de realizar una nueva misión: *En cuatro o cinco años tendremos que buscar financiación para hacer otra vez, no una sección como ésta, pero sí un trabajo en el mar que esté dentro de las actividades del WOCE.* ■

R. G.



Este grafismo es el utilizado en las importantes campañas contra la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro que se vienen realizando en los últimos años.

Es, ante todo, una campaña de protección de los caladeros y recursos, cuyo éxito depende de que todas las Administraciones Públicas, las Organizaciones de Consumidores y los profesionales de la pesca colaboren decididamente para alcanzar estos objetivos.

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

NO LOS PESQUES, NO LOS PIDAS, NO LOS COMAS.

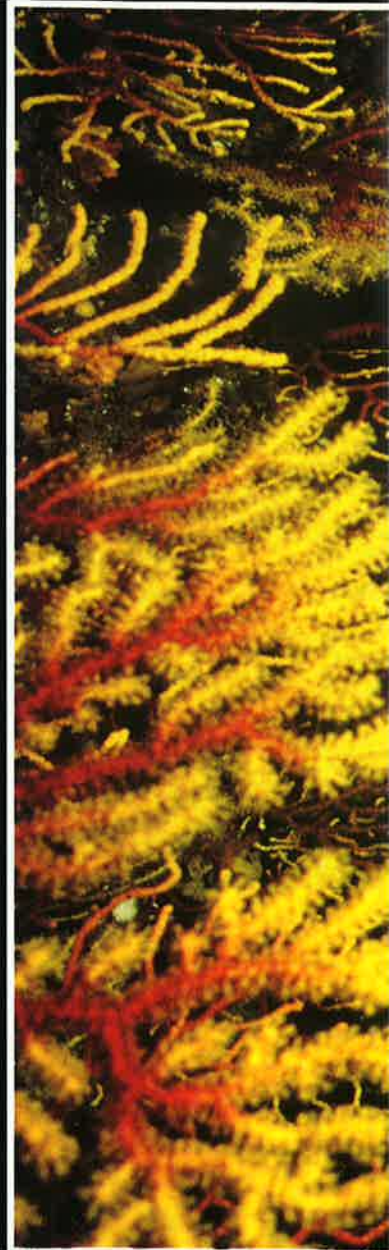
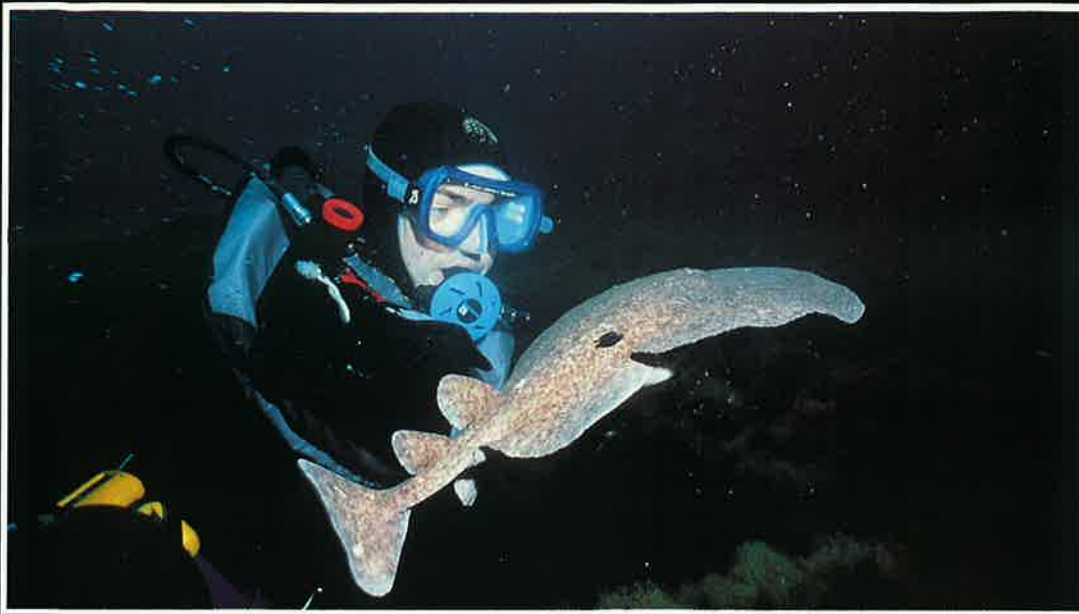
**PROTEGELOS.**



**MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION**



**FROM**



Desde muy antiguo el hombre se ha sentido fascinado por la mar y ha querido penetrar en el oculto mundo del fondo marino, guardián de tesoros incalculables. En la época moderna el sueño se ha hecho realidad y con los adelantos técnicos actuales podemos sumergirnos en el misterioso templo tan celosamente guardado. Unas gafas, un tubo respirador y un par de aletas son suficientes, amén de los necesarios conocimientos de tan peculiar entorno y una buena condición física. Claro, que tanta facilidad trae de cabeza al dios Neptuno, que ve cómo su reino es muchas veces vulnerado y expoliado...



# BUCEAR POR DEPORTE

**A**NTIGUAMENTE, la razón principal para sumergirse la dictaba el estómago: si la tierra negaba el alimento necesario para subsistir, había que bajar al averno a procurárselo. Tal sucedía, por ejemplo, con los cazadores polinesios. Aún hoy los arpones ligeros que arman algunos fusiles de pesca se denominan «tahitianas», en memoria de las varas de bambú con las que estos hombres cazaban. Pero el buceo deportivo no tiene que ver con la pesca submarina, como explicaremos.

En tiempos más cercanos, el comercio de esponjas y coral en el mar Mediterráneo

**Un equipo completo moderno puede costar unas 200.000 pesetas.**

**En España existen numerosas escuelas que imparten este tipo de enseñanzas.**

fueron motivo de inmersiones. Se realizaban a pulmón libre, con el riesgo que ello acarreaba. Es famosa la hazaña del griego Statti, de quien cuentan las crónicas que descendió a más de setenta metros simplemente con lo puesto, que el lector puede imaginar.

Pero lo que ha motivado al hombre a moverse en un mundo hostil y también, hay que decirlo, a expoliarlo y explotarlo, está en otras razones. En primer lugar, la curiosidad y el deseo de aventura, disfrutar de experiencias imposibles en tierra firme. El despojo con iniquidad de los tesoros marinos o la utilización indiscriminada e irres-

ponsable de los recursos marítimos es fruto del cainismo que todos llevamos dentro, o sea, del egoísmo (personal, empresarial o nacional) y de la mala leche.

El buceo, submarinismo o escafandrismo persigue simplemente un objetivo lúdico: pasar un rato divertido en compañía de los peces (tan ingenuos que toman la comida de la mano del buceador como cualquier elefante del zoo). Por supuesto que existen otros objetivos, que quedan para los profesionales y estudiosos: el conocimiento de la fauna y flora marinas o las inmersiones para trabajos específicos y arriesgados: soldaduras de los cascos de los

barcos, preparación de voladuras, rescates, etcétera.

## Técnica y aprendizaje

No se puede decir, en opinión de los expertos, que el buceo sea una actividad deportiva como cualquier otra. No es un paseo en bicicleta; exige una disciplina y técnica rigurosas, mayor que en otros deportes de reciente aparición. La fuerza física y la moral poco pueden hacer en situaciones especialmente adversas o peligrosas. La mar es caprichosa como un bebé e imprevisible como una novia: uno no sabe por dónde va a salir.

Para quien quiera iniciarse en el submarinismo, es imprescindible en todas las legislaciones, incluida la española, pasar por un cursillo previo. La manera de capacitarse es acceder a una escuela o club que los organice. En ellos se aprenden todas las técnicas del «chapuzón» controlado y las implicaciones fisiopatoló-



## Irresponsabilidad subacuática

En palabras de Manuel Gosálvez, buceador instructor deportivo: «Existe un cruce de competencias entre la investigación submarina biológica y la arqueológica. Ocurre lo de siempre en nuestro país: hay mucha irresponsabilidad».

Es, en definitiva, el cuento de nunca acabar; ni los arqueólogos son submarinistas cualificados ni los buceadores arqueólogos competentes. Aunque es cierto que las cosas mejoran poco a poco y no se expolían los tesoros marinos como antaño, quien se sumerge en la mar con una escafandra y encuentra un pecio centenario, procura llevárselo de tapadillo para exhibirlo orgulloso sobre la repisa de la chimenea de su casa ante las amistades.

Afortunadamente, la legislación en vigor protege cada vez más las riquezas históricas de nuestros mares. El submarinista que se apropie de una simple moneda antigua encontrada en los fondos de las costas españolas incurre en un delito tipificado por la ley. Es más, debe dar cuenta del hallazgo a las autoridades pertinentes (léase Comandancia de Marina o Guardia Civil, por ejemplo), de su situación geográfica y demás datos de interés. Serán después arqueólogos profesionales quienes ex-

ploten el descubrimiento convenientemente por cuenta de la Administración. Son estos profesionales los que realizarán fotografías, cuadrados, instalarán balizas, etcétera. Claro está que el pirateo y el mercado negro existen y existirán, pero los organismos competentes hacen que, por suerte, el bandidaje sea cada vez menor.

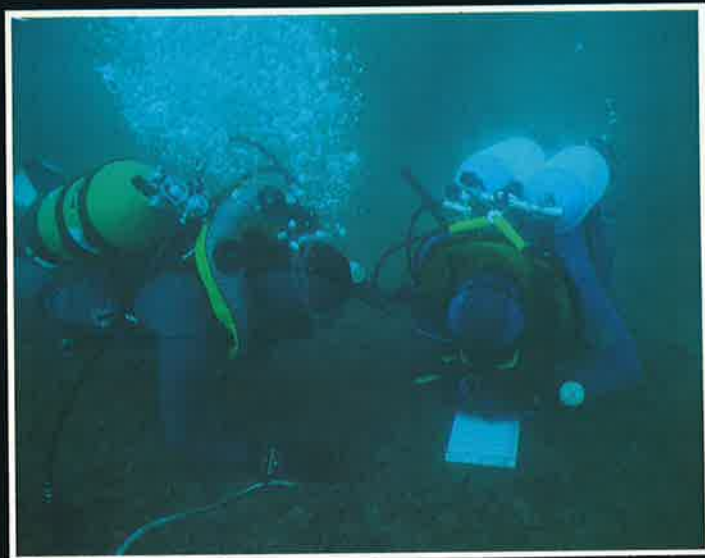
Otro tanto ocurre con la biología submarina, un campo en que la ignorancia es grande. Ahora se está tratando de divulgar el conocimiento de las especies marinas, buscando sobre todo su protección. Muchos son los buceadores que se quejan de «no haber visto nada», es decir, de no haberse tropezado con una pieza de treinta o cuarenta kilos. En cursillos especializados en biología marina se enseña al novato a reconocer las mil y una especies vegetales y animales que pueblan un fondo rocoso aunque apenas midan escasos centímetros. Esta ciencia enseña lo que se puede ver en una pared sumergida, a conocer aquello que se observa y, ante todo, a respetar el medio marino en el que nos desenvolvemos y a ser conscientes del daño que una actitud irresponsable puede causar a la fauna y flora de los mares. ■

J. M. M.

gicas que tienen lugar en el cuerpo humano cuando se practica este tipo de deporte. Por suerte ya pasó la época de los pioneros y existen en España numerosas escuelas de enseñanza de buceo o submarinismo.

Ha de quedar muy clara la distinción entre buceo deportivo y profesional. El primero se dedica a las actividades recreativas: paseitos por los fondos marinos, fotografía o investigaciones biológicas con carácter divulgativo. Buceo profesional son palabras mayores; para empezar hay que acudir a escuelas de la Secretaría de Marina y las exigencias son mayores en todos los sentidos. Y la pesca submarina no tiene nada que ver ni con lo uno ni con lo otro.

En cuanto a los riesgos, también conviene matizar. Todos hemos visto programas televisivos, documentales y demás en los que se nos muestra que hollar arrecifes coralinos o indagar en los restos de



barcos hundidos es, además de muy atractivo, casi un juego. Nada más lejos de la realidad: el submarinismo hay que practicarlo con conocimiento de causa. Respetando las reglas es, a pesar de todo, un deporte tan seguro como otro cualquiera. El desconocimiento es el principal factor de riesgo, pero para algo están las escuelas. Según Candela y Geiger, el 60 por 100 de los accidentes que suelen ocurrir se deben a la ignorancia, el 35 por 100 a la temeridad y el 5 por 100 restante a la mala suerte. En definitiva, es cuestión de confianza: en uno mismo, en el medio y en la experiencia.

### Equipo para bucear

«Oiga, y esto, ¿es caro? Pues mire usted, después de tanto "decretazo" no sé qué decirle». En resumen, un equipo completo con las más modernas computadoras de

## El submarinista que se apropie de un objeto hallado bajo las aguas incurre en un delito tipificado por la ley.

buceo puede salir por una cantidad ligeramente superior a las 200.000 pesetas.

Los equipos utilizados actualmente son muy diversos. Pueden ser más o menos caros, como en cualquier otro deporte. Básicamente se necesitan gafas, un tubo respirador y unas aletas para la propulsión. Esto son cuatro perras. Pero para sumergirse a veinte metros, por ejemplo, será conveniente un traje isotérmico para preservar la pérdida rápida de calorías, una botella o escafandra para regular el sistema de respiración y los elementos de control, que son imprescindibles para controlar los parámetros de inmersión: nos indican cómo debemos reaccionar en cada momento. Son: reloj, profundímetro, tablas de descompresión, etcétera. Ya se utilizan con bastante asiduidad entre los buceadores deportivos las computadoras de buceo, que con seguridad utilizará todo submarinista de aquí a dos o tres años. Insistimos en que las escuelas son las que ayudan a manejar tanto cachivache. No es un equipo barato y el mercado ha sido hasta hace poco muy restringido. Ahora, afortunadamente, un equipo cuesta la mitad que hace cinco años: entonces había que importar la mayor parte del material de los países «modernos». Pero los clubes y las escuelas ceden alquileres a bajo precio y el neófito no tiene por qué comprarlo todo de golpe. De hecho, no tiene ni que comprarlo (salvo las imprescindibles gafas, aletas y tubo) si se dirige a practicar a

### Requisitos legales para la práctica del buceo

En España rigen unas normas para la práctica del buceo. Destacamos las siguientes:

- Haber cumplido dieciocho años (o dieciséis; en este caso es necesaria la autorización paterna).
- Pasar y aprobar un examen médico.
- Haber realizado y aprobado el curso de buceador de segunda en un club deportivo con escuela reconocida y autorizada.
- Tener en regla la licencia federativa anual.
- Saber nadar.
- Bucear siempre acompañado.
- Utilizar un chaleco hidrostático homologado.
- Disponer de una lancha de apoyo en superficie.
- No superar los 25 metros de profundidad de inmersión en el caso de los buceadores de segunda clase y los 60 en los de primera.
- Estar a menos de dos horas por carretera o barco de una instalación hiperbárica.

*(Las distintas federaciones regionales procurarán más información a quien lo desee.)*

determinados lugares de la costa, en los que por algo más de 3.000 pesetas es posible alquilarlo para bucear durante un fin de semana.

## Dónde practicarlo

No hace falta ir a Hawai o las Bermudas, aunque es cierto que en los mares tropicales existen innumerables especies de «pececitos de colores» sumamente atractivas. Pero nuestro viejo y cercano Mediterráneo, por ejemplo, posee el encanto suficiente para pasar un buen rato entre bichos

## Diez mil títulos retenidos

La reglamentación del buceo con escafandra ha quedado totalmente obsoleta. Se basa en un Decreto Ley de 1973 que sólo puede ser derogado por otra norma, como mínimo, del mismo rango. Pero el Organismo Legislativo «no anda para ocuparse de estas cosas», dice el instructor deportivo Manuel Gosálvez. «Se nos tiene olvidados y seguimos regidos por una legislación muy antigua en muchos términos: materiales nuevos, enseñanza del buceo con equipos modernos, etcétera. Cualquier norma que salga de las Federaciones pero que vaya en contra del decreto nos la anulan siempre», añade.

Se da el ejemplo peregrino de que en distintos lugares del mundo operan compañías privadas de enseñanza de buceo de ámbito mundial que expiden títulos válidos para la práctica del submarinismo en cualquier país, pero, sin embargo, los españoles no podemos sumergirnos en nuestros mares. Se queja Gosálvez: «Un americano viene a bucear aquí con un título de una de estas escuelas y puede hacerlo por ser extranjero, pero si un español ha residido en los Estados Unidos y ha buceado con su título, al volver a España no puede bucear por ser español».

Es evidente que esta situación debe



Secretaría de Pesca es que el buceo sea una modalidad como el esquí o el ala delta, que sea competencia del CSD. Hay muchos buceadores con licencia, perfectamente legitimados, y hay gente que lleva del orden de cinco años con carné provisional y no ha recibido el título definitivo. Las escuelas tenemos que andar haciendo una serie de tramitaciones y renovaciones incrementando una burocracia que no corresponde a una actividad deportiva. En el fondo, nuestro objetivo es bajar a ver peces de colores y divertirnos».

Pero aprovechando un terreno legal farragoso y resbaladizo, han aparecido los tramposos de siempre, que se benefician de la coyuntura. Ofrecen tres o cuatro cla-

ses en la costa y firman un certificado que garantiza que se han realizado «cursos» de iniciación al buceo. Lógicamente, estos títulos carecen de validez a efectos federativos.

Y lo que el novato no sabe o pasa por alto es que en estos casos no está cubierto por ningún tipo de seguro legal. Si en una desgraciada inmersión durante alguno de esos «cursos» sufre un percance grave, puede tener problemas importantes: ningún organismo oficial se va a hacer cargo de los gastos de un accidente y desde luego es improbable que vaya a ser auxiliado con una cámara hiperbárica, que es el remedio ideal para los accidentes submarinos de este tipo. ■

ser regulada de algún modo. Existe un vacío legal importante que nadie sabe ni quiere llenar y, entre unos y otros, la casa sin barrer.

En cualquier caso, el hecho es que ahora en la Secretaría de Pesca «pueden estar retenidos más de diez mil títulos porque sólo hay una funcionaria para rellenarlos», afirma Gosálvez. Lamentablemente, aficionados que han realizado un curso y que han presentado toda la documentación exigida cuentan con un carné provisional expedido por la Federación Española de Actividades Subacuáticas (FEDAS), pero tienen los papeles definitivos pudriéndose «en unos archivos y cajones en la calle Ortega y Gasset, en Madrid —añade este instructor—. Lo que pretende, en definitiva, la

J. M. M.



fiesta en todo su esplendor. Los fondos coralígenos, más frecuentes en zonas entre 30 y 60 metros de profundidad, poseen un arsenal de vida animal y vegetal inmenso. Suelen estar formados por una mezcla de rocas y restos de origen animal; las algas, briozoos, etcétera, se ocupan del resto. Esponjas, madréporas, ceriantios, rapés o peces rata son al-

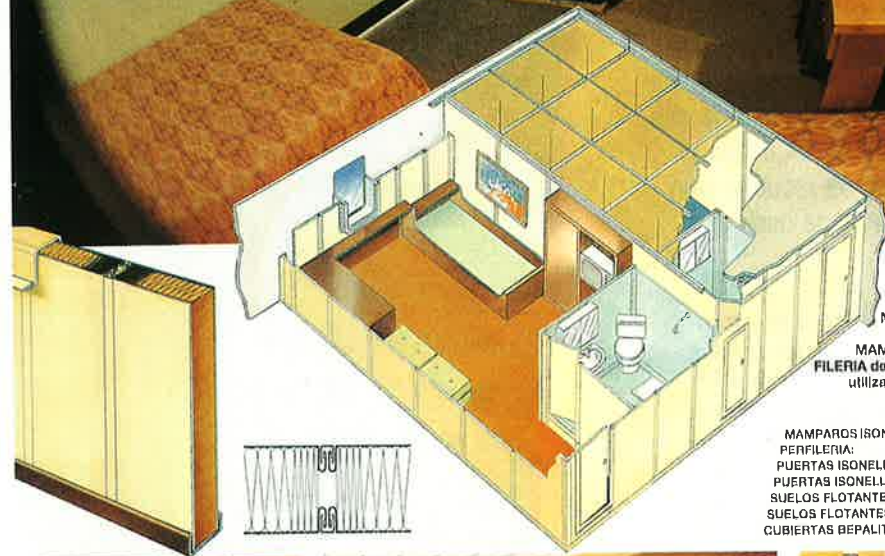
## El Mediterráneo es una excelente zona para la práctica de este deporte.

gunas de las muchas especies que cualquier buceador encontrará en un hábitat coralígeno.

El buceo es algo divertido, saludable y fácil. Pocos deportes procuran tan buenos ratos y tan gran conocimiento del misterio que se extiende bajo las aguas. ■

José Manuel MARTIN  
Fotos: CORMORAN

y plantas. Atendiendo a los diferentes biotopos marinos podemos distinguir cuatro zonas fundamentales: praderas, fondos arenosos, fondos rocosos y fondos coralígenos. Las praderas gozan de escaso interés para el novato por su aparente monotonía, pero entre su numerosa vegetación existen multitud de pequeñas especies animales, como los «cballitos de mar». En los fondos arenosos (bahías, ensenadas, costas llanas), de menor belleza visual, abundan los moluscos y crustáceos. Aquí los animales han desarrollado un mimetismo extraordinario y es frecuente que se entierren bajo la arena para defenderse de sus depredadores: estrellas de mar, erizos, lenguados, rodaballos e incluso rayas de mar son los habitantes de estas zonas, que por las noches toman una actividad inusitada. Los fondos rocosos son el paraíso del submarinista. Sus atractivos son incontables: en cualquier momento puede asomar la cabeza de una morena entre las rocas, o un cabezón de mero nos pega un susto «de muerte» con sus ojos fijos en nosotros. Abundan también congrios, escorporas, serviolas etcétera. Estos predadores, por lo general inofensivos para el hombre, rondan al acecho de algún congénere que llevarse a la boca. Son enclaves a veces muy maltratados, en los que la naturaleza marina se mani-



DBW MONTERO, S. A. fabricante de materiales aislantes de Lana Mineral BARLAN, ha desarrollado un sistema de MAMPAROS, PUERTAS y PERFILERIA denominado ISONELL, para utilización en habitación naval.

	CASE
MAMPAROS ISONELL de 25, 40 y 60 mm.	B-15
PERFILERIA:	
PUERTAS ISONELL P-30	B-15
PUERTAS ISONELL P-60	A-60
SUELOS FLOTANTES SF-60	A-30
SUELOS FLOTANTES SF-76	A-60
CUBIERTAS BEPALITE de 40 mm.	A-60



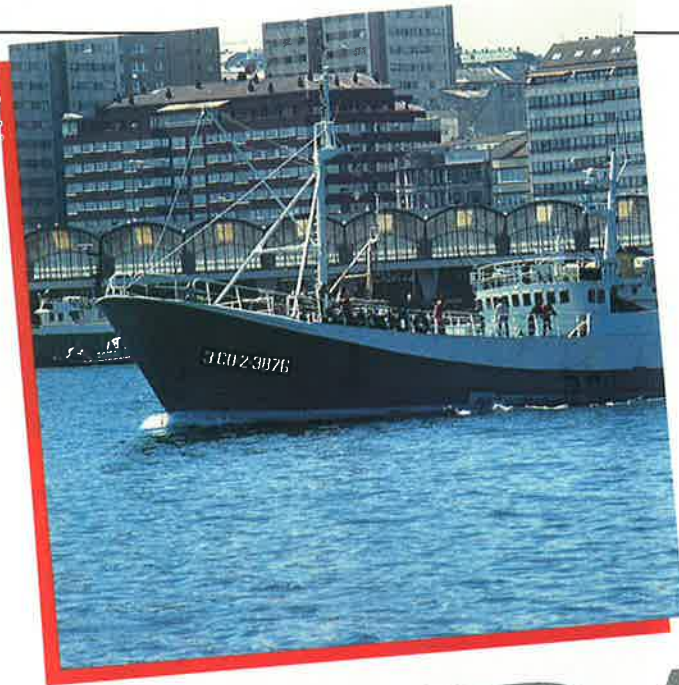
## DBW - MONTERO, S. A.

C/. Retuerto n.º 15 - BARACALDO (Vizcaya) - Spain  
Dirección Postal: Apartado (P.O. Box) 558 - 48080 BILBAO - Spain  
Teléfonos: (94) 499 33 00\* - 499 53 00 Telex: 32125 MONSA-E  
Telefax: (94) 490 18 92

**La Red europea analizó la problemática de la relación existente entre las ciudades europeas y sus puertos y estrechar relaciones entre éstas.**

Durante los días 8 y 9 de octubre se celebró en Bilbao el Simposium Internacional «La Ciudad y el Puerto». En este simposium se dieron a conocer los estudios que ha llevado a cabo durante su primer año de experiencia la Red Europea de Ciudades-Puerto. Especialistas de diferentes países europeos analizaron en la capital vizcaína los modelos de gestión portuaria de Europa, la adecuación de sus realidades con las ciudades y las tendencias de recuperación urbana de zonas de uso portuario.

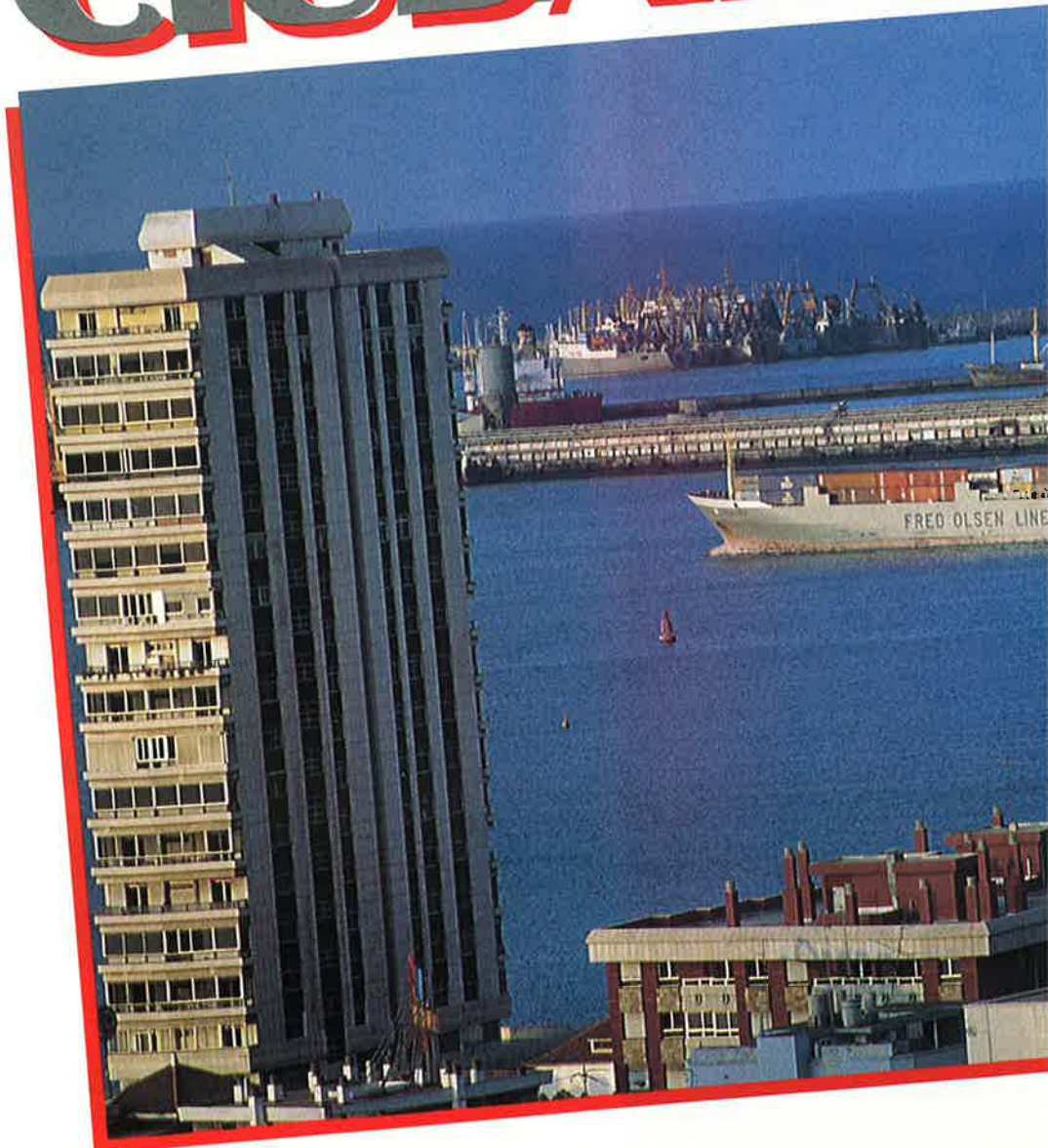
**C**ON objeto de analizar la problemática que se origina en las ciudades europeas con puerto comercial, el Ayuntamiento de Bilbao propuso, en el mes de marzo de 1991, a la Comunidad Europea la creación de una Red permanente de Ciudades-Puerto. Tras el visto bueno de la CE, la Red quedó constituida en el mes de octubre de 1991, financiada en un 60 por 100 por la Comunidad Europea y en un 40 por 100 por el Ayuntamiento bilbaíno, la Diputación Foral de Vizcaya, el Gobierno Vasco y Bilbao Metropolitano (sociedad para la re-



vitalización de la capital vizcaína). Por razones operativas la Red está integrada por ciudades europeas con puerto que representan modelos de gestión diferentes. Las ciudades seleccionadas que forman la Red Europea de Ciudades-Puerto son Bilbao, Dublín, Hamburgo, Lisboa, Nantes y Pireo.

Los objetivos concretos de esta Red permanente de Ciudades-Puerto de los países miembro de la Comunidad Europea son los de conocer y contrastar las experiencias de los diversos modelos de ges-

# CIUDADES





tión de los puertos comerciales de la CE, conocer y poner en común procesos de recuperación y regeneración de zonas de retirada portuaria que adquieren nuevos usos y promover acciones dirigidas a aplicar modelos de gestión portuaria cuya experiencia haya demostrado su eficacia.

El grupo de trabajo de la Red Europea de Ciudades-Puerto lo componen responsables de la Administración mu-

nicipal y del puerto de cada una de las ciudades que integran la Red. Tras la celebración, durante un año, de reuniones de trabajo e intercambio de la documentación existente, se celebró en Bilbao el **Simposium Internacional «La Ciudad y el Puerto»**. En este simposium, que ha supuesto la culminación de una primera fase de actividades, se expusieron las conclusiones que los responsables de la Red deberán presentar en Bruselas a la CE.

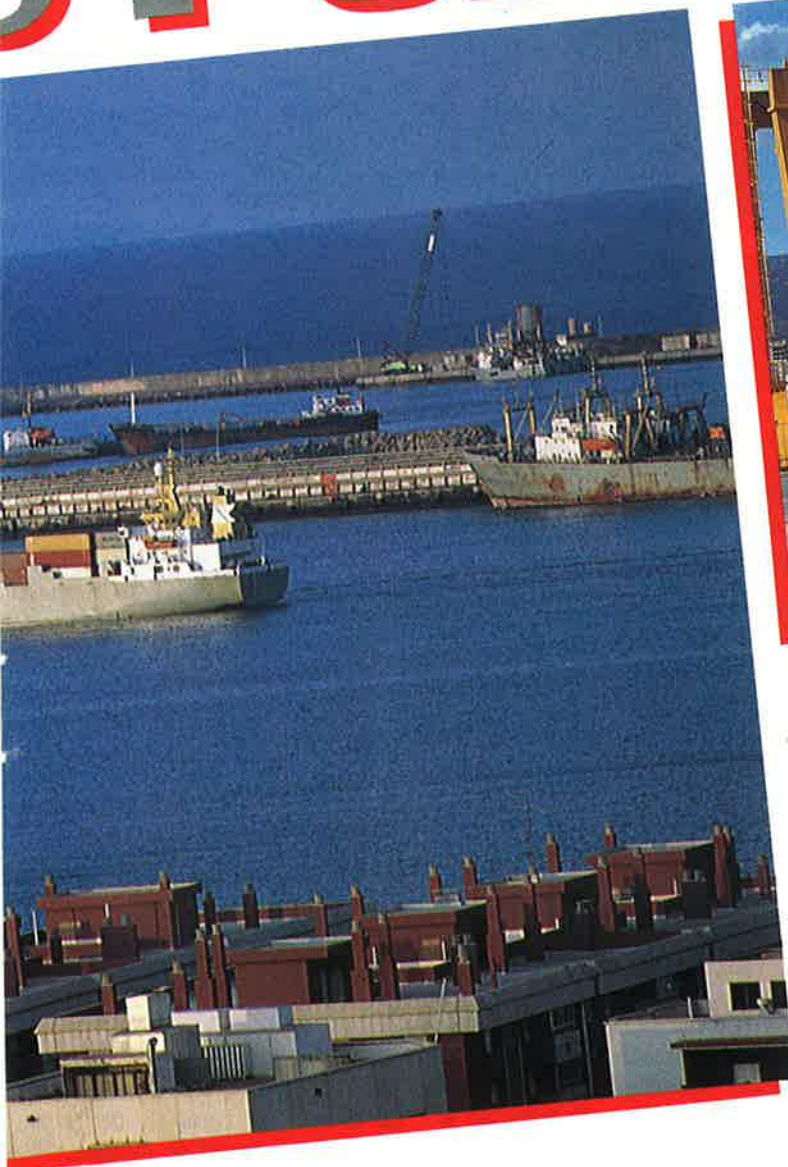
## Relación existente entre la ciudad y el puerto

En el simposium quedó claro que la ciudad y el puerto son dos realidades que deben relacionarse estrechamente. En Europa, mayoritariamente, la relación entre ciudad y puerto es tan grande que muchas ciudades no hubieran existido si no hubiese existido el puerto. Pero esta relación, que en su origen hacía de la ciudad y el puerto la misma cosa por su

niente de alcalde y concejal delegado del Area de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento bilbaíno, Ibon Areso, presentó al puerto y a la ciudad como elementos que deben complementarse, ya que ambos *«cuentan con un gran número de problemas y necesidades comunes: programación del desarrollo económico, sistema de comunicaciones, condiciones del medio ambiente, ubicación de las instalaciones y zonas de servicio portuario, planeamiento urbano, etcétera»*.

Según Ibon Areso, Bilbao está en un momento histórico clave en la relación entre la ciudad y el puerto. La ciudad

# S-PUERTO



unión física real, se ha ido distanciando. Cuando las infraestructuras del puerto empiezan a ser importantes, la ciudad y el puerto se van separando, con barreras entre ambos. En este sentido, según Josu Bergara, consejero de Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco, *«puerto y ciudad son dos partes de un todo. Dos partes que si trabajan coordinadamente avanzarán mucho, pero que si se empeñan en ignorarse, lo único que harán será dificultar su propio orden»*.

En el caso concreto del puerto de Bilbao, el primer te-

cuenta ya con un Plan General de Ordenación Urbana. Por su parte, el puerto ha iniciado sus obras de ampliación. Estos dos planes *«resultan hoy imprescindibles y urgentes en Bilbao para impulsar tanto la actividad en la ciudad y el puerto como para mejorar la mutua aportación que estos factores de desarrollo pueden ofrecer a todo el Bilbao metropolitano»*.

Roland Andrieu, concejal de Asuntos Marítimos y Fluviales del Ayuntamiento de Nantes, dijo que deben solucionarse los problemas que dificultan la coexistencia entre

# CIUDADES- PUERTO

puerto y ciudad, «porque se trata de una vida en común obligatoria». «La ciudad —añadió Roland Andrieu— vive económicamente de la actividad que le aporta su puerto, pero el puerto saca beneficios del conjunto humano de la ciudad y de su hábitat. Esto es lo que constituye lo más importante. Es necesario que el puerto acceda a no querer solucionarlo todo él solo, y que acceda a comunicarse con las autoridades locales y regionales y también con otras asociaciones no políticas».

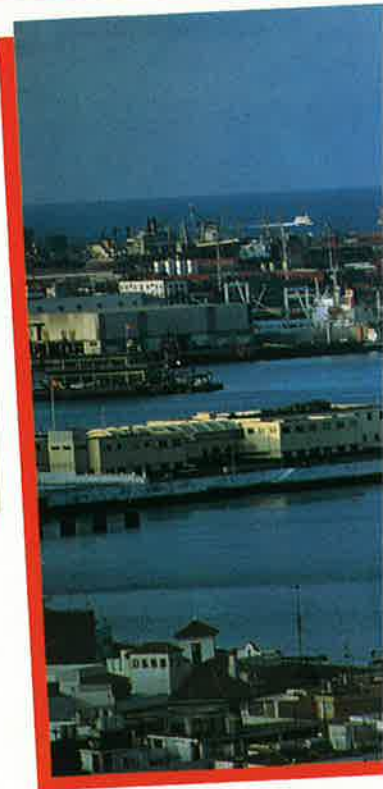
Sobre la misma base expuso su ponencia Stelios Logothetis, alcalde de Pireo. Destacó que «se debe planificar el futuro conjuntamente para solucionar óptimamente para las dos partes los problemas surgidos en la relación entre la ciudad y el puerto».

## Diversidad de la gestión portuaria en Europa

Otro de los temas tratados en el simposium fue el de la participación de las Administraciones locales en la gestión de los puertos europeos. Los ponentes dejaron claro que actualmente existe en Europa una gran variedad de gestión portuaria en función del grado de participación de la Administración local. Incluso existe diversidad dentro de un mismo Estado.

Los puertos de Portugal y Grecia representan el modelo más centralizado, donde la participación de las autoridades locales en la gestión portuaria es prácticamente nula, dependiendo los puertos comerciales directamente del Estado. Los puertos de Lisboa y Pireo son los que representan este modelo en la Red Europea de Ciudades-Puerto.

En el caso de Francia, los puertos principales, denominados autónomos, dependen del Estado, como es el caso del puerto de Nantes. El resto de los puertos tienen su autoridad repartida entre el Estado y las Cámaras de Comercio.



En Gran Bretaña existen puertos estatales, puertos autónomos y puertos totalmente privados.

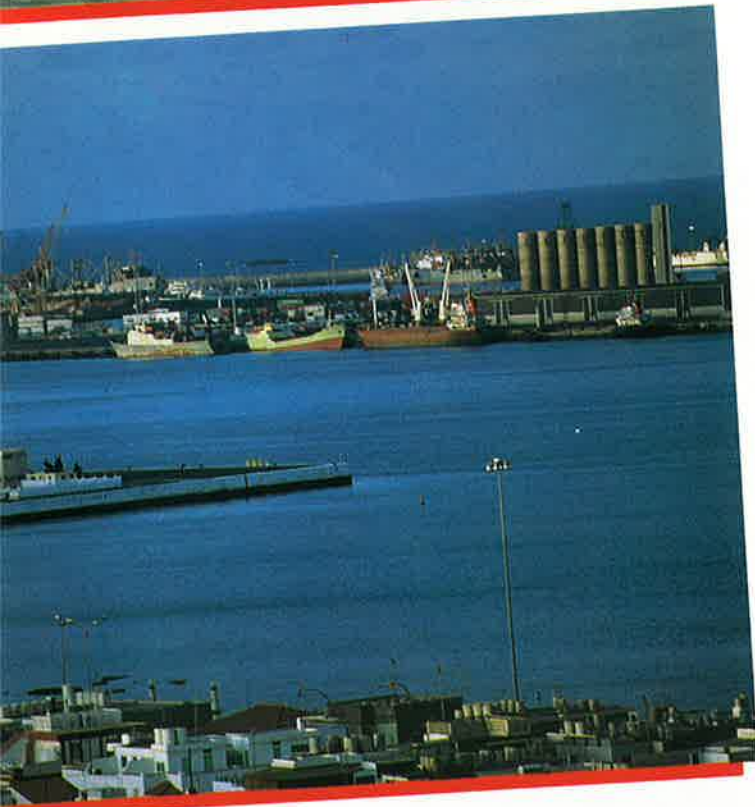
En Italia, Dinamarca e Irlanda los puertos más importantes son los autónomos, como es el caso del puerto de Dublín, pero sus grados de autonomía son muy diversos.

En Bélgica, Holanda y Alemania los puertos municipales, cuya gestión corresponde

prácticamente en su totalidad a las autoridades locales, son los más importantes. El puerto de Hamburgo tiene este modelo de gestión.

En el caso del puerto de Bilbao, su modelo de gestión está a medio camino entre el modelo centralizado griego y el modelo municipal alemán. Sin embargo, está más cerca de la gestión estatal que de la municipal. Como puerto de interés

general, depende, junto con los otros 27 puertos que en España tienen ese carácter, de la Dirección General de Puertos. Aunque en su Consejo de Ad-



ministración está representado el Ayuntamiento de Bilbao, la Diputación Foral de Vizcaya y el Gobierno Vasco, es la Administración central del Estado

la que tiene la mayoría de representación en el mismo.

En este sentido, se expresó una gran preocupación por la próxima reforma del marco ju-

rídico español en lo que a la administración portuaria se refiere. Según Patricio de la Sota, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (representada en el Consejo de Administración del puerto de Bilbao), el futuro del puerto bilbaíno está seriamente mediatizado por la nueva Ley de Puertos que está pendiente de aprobación. *«La principal consecuencia de esta ley será la creación de un holding portuario. Este holding supondrá la pérdida definitiva de la poca autonomía de que goza el puerto bilbaíno. Por otra parte, la Ley de Puertos cambia la composición del Consejo de Administración, aumentando más aún la presencia del Estado y, por tanto, mermando la representación de los poderes locales y autonómicos».* Patricio de la Sota se mostró totalmente en contra de esta nueva Ley de Puertos y abogó *«por la libertad de acciones en sentido genérico. Es decir, que sea cada puerto el que de forma independiente forme su consejo y éste elija a su presidente, tome sus decisiones en función de sus propios intereses, fije sus tarifas, acepte riesgos y, en definitiva, compita con otros puertos sin estar sujeto a ningún tipo de limitaciones».*

En relación a la gestión portuaria, en el simposium se llegó a la conclusión de que el grado de representación de la Administración local en ella es la clave de los conflictos de intereses entre la ciudad y su puerto en asuntos tales como la recuperación por parte de la ciudad de superficies abandonadas por el puerto. Representantes de Lisboa y de Pireo, donde la representación de las autoridades locales en la administración del puerto es prácticamente nula, hablaron de los numerosos conflictos que surgen en sus respectivos casos, ya que el puerto actúa sin tener en cuenta a la ciudad.

### Recuperación urbanística de zonas de uso portuario

La tercera jornada del simposium estuvo dedicada a tratar el tema del desarrollo de la

ciudad en zonas de uso portuario degradadas o abandonadas. Los ponentes coincidieron en señalar que las condiciones de cada ciudad son diferentes, que la recuperación urbanística de zonas de uso portuario debe planificarse cuidadosamente, analizando todas las consecuencias antes de poner en práctica el proyecto, y que la recuperación de estas zonas debe integrarse dentro del marco local.

Carlo Aymonino, profesor de la Escuela de Arquitectura de Roma, habló de los problemas de recuperación urbanística en Venecia, y Paul Lacey, especialista en Ingeniería Marítima Civil, habló de la renovación de zonas portuarias en el Reino Unido, y puso especial énfasis en que en tal renovación deben intervenir conjuntamente las inversiones públicas y las privadas.

Según Joan Busquets, catedrático de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, *«aunque en Europa no hay aún un modelo forjado de intervención urbanística, éste se está fundamentando en estructuras donde hay una idea general del reuso de zonas portuarias y unas actuaciones por partes».*

### Consolidación de la Red

Según Ricardo Barkala, coordinador de la Red Ciudades-Puerto, el tema de la ciudad y su puerto es de máxima actualidad, pues próximamente se aprobará la nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante, la cual plantea una serie de cambios en la administración de los puertos.

Además, según Ricardo Barkala, *«la Red de Ciudades-Puerto contiene los ingredientes indispensables para su consolidación y para alcanzar los objetivos esperados: el alto grado de interés y participación de los componentes del equipo de trabajo y de las autoridades municipales y portuarias de las ciudades que la componen; el interés del contenido del objetivo por el que se crea la Red, y las múltiples posibilidades que ofrece a sus integrantes».* ■



**MAS DE  
40 EMBARCACIONES  
PARTICIPAN  
EN LA III RUTA  
DEL DESCUBRIMIENTO**



**L**A Ruta del Descubrimiento nació y se desarrolló como un homenaje a la figura de Cristóbal Colón. La tercera edición cuenta con un presupuesto de 22 millones de pesetas y, además de la Sociedad Estatal Quinto Centenario, cuenta con el patrocinio del japonés Haruki Kadokawa, que ha patrocinado también el programa de la construcción y el viaje a Japón de una réplica de la nao «Santa María» desde las costas españolas. La III Ruta del Descubrimiento tendrá un recorrido de unos 8.000 kilómetros entre Huelva y las costas de Florida. Los organizadores han mantenido, en lo posible, un rigor histórico para la ruta, aunque en ocasiones se han debido imponer razones técnicas o de infraestructuras. Las dos ediciones anteriores se celebraron en 1984 y en 1988.

En la evolución organizativa de este acontecimiento, y especialmente en lo relativo a la definición del recorrido, se

## Tras la huella de **COLON**

Dentro del Programa Quinto Centenario, más de 40 veleros, entre los que se incluye una amplia representación española, así como los mejores especialistas de la vela oceánica, tomaron la salida el 28 de noviembre desde Palos de la Frontera, en Huelva, en la III Ruta del Descubrimiento. La llegada de los participantes, en la segunda quincena de diciembre, a las costas americanas cerrará el conjunto de actos conmemorativos del descubrimiento de América desarrollados por la Sociedad Estatal Quinto Centenario.

continúa observando una marcada voluntad de paulatino acercamiento a la ruta histórica, si bien compatibilizada con la necesaria realidad de ofrecer el máximo nivel de servicios a una flota tan sofisticada y puntera.

En este punto radican las principales novedades de la Ruta del Descubrimiento'92. Manteniendo Puerto Sherry como puerto de partida de la flota colombina, la organización da un paso más hacia la materialización de los objetivos originarios de la regata.

En esta ocasión, Palos de la Frontera, lugar histórico de



partida de las carabelas y a tan sólo 50 millas de la bahía de Cádiz, dará la salida oficial de la tercera edición de la Ruta del Descubrimiento el 28 de noviembre de 1992.

El mismo acercamiento a la ruta histórica continúa en el control de paso establecido en Canarias, ya que si hasta el momento tan sólo el Puerto de la Luz, en Las Palmas, operaba como tal por sus dotaciones portuarias y de comunicaciones para solventar los problemas técnicos y averías posibles que sufra la flota en su descenso desde la Península Ibérica, ahora también se incorpora La Gomera para la porción más

nicos que permitieran no sólo una imagen internacional de modernidad y eficacia organizativas, sino también un máximo de operatividad para los equipos de seguimiento de cada velero, así como para los representantes de cerca de 300 medios de comunicación de todo el mundo que se desplazarán para la ocasión.

De esta forma la ciudad de Miami (Florida, EE.UU.) se convierte en puerto de llegada para la III Ruta del Descubrimiento-Transat Kadokawa, si bien Puerto Plata, en el litoral norte de la República Dominicana, se fija como control de

más español de los Estados Unidos, además de sintonizar con el fuerte carácter latino e hispánico del programa Quinto Centenario, garantiza unas infraestructuras adecuadas y aporta un potencial de comunicaciones que propiciará una calurosa acogida a la Ruta del Descubrimiento en tierras americanas.

Como posibilidad adicional se espera que la designación de Miami como puerto de llegada estimule la participación estadounidense en las diferentes categorías y potencie así la motivación de los medios de comunicación norteamericanos hacia la segunda prueba

En esta ocasión se establecen cinco categorías, con las que se pretende cubrir todo el abanico de veleros de competición que puedan tener cabida en la regata y satisfacer así las demandas de un importante sector de patrones y armadores.

Son éstas: categoría Multicascos, categoría Maxis OMYA, categoría 60 Pies Whitbread, categoría Colombina, categoría Monocascos IOR, categoría Crucero IMS.

### Categoría 60 Pies Whitbread

Aunque la Ruta del Descubrimiento ha abierto una cate-



numerosa de la flota inscrita en las clases de crucero.

Un caso inevitablemente contrario ocurre en el establecimiento del puerto de llegada. Dos intentos por fijar el puerto de arribada en Santo Domingo, capital de la República Dominicana, en la primera y segunda ediciones de la Ruta del Descubrimiento, terminaron por convencer a los organizadores de su inviabilidad ante la carencia de medios téc-

paso obligado por la veloz clase de multicascos.

En cualquier caso, la frase del profesor de la prestigiosa Universidad de Harvard, Mr. Charles Fletcher Lumnis, cobra toda su significación con la llegada de la Ruta del Descubrimiento al Estado americano de Florida: «Si España no hubiera existido hace quinientos años, los Estados Unidos de hoy tampoco existirían».

La finalización en el rincón

oceánica, que junto a la Vuelta al Mundo (Whitbread), se detiene en la península de Florida.

### Categorías

La III Ruta del Descubrimiento-Transat Kadokawa introduce algunas novedades en las categorías participantes respecto a las dos ediciones anteriores.

goría específica para esta nueva clase, la participación de unidades en este apartado es todavía una incógnita. En cualquier caso, la Ruta '92 constituirá una pieza fundamental en el programa deportivo de este tipo de veleros.

Se trata de una nueva clase abierta en la regata alrededor del mundo, en la que un español, Jan Santana, desarrolla un proyecto de cara a la Ruta '92 y Whitbread 93-94.

## Categoría Colombina

### Monocascos IOR

Estará compuesta por los veleros desde 30,5 hasta 62,49 pies de rating. La Ruta del Descubrimiento se ha convertido en la regata que mayor interés despierta entre patrones y patrocinadores españoles, en gran parte por el ejemplo de las victorias conseguidas por «Fortuna Lights y Fontvella», en tiempo compensado, respectivamente, en la primera y segunda ediciones de la Ruta del Descubrimiento.

**Esta tercera edición cuenta con el patrocinio del Quinto Centenario y del japonés Haruki Kadokawa**



Cruceros IMS

En ella se inscribirán los veleros de serie a partir de 40 pies (12 metros) de eslora total. Esta categoría es una novedad de la III Ruta del Descubrimiento. Con ella se pretende abrir al máximo las posibilidades de participación española en la regata.

El sistema de medición y compensación de tiempos pa-

ra esta categoría se regirá por el sistema de medición IMS.

### Categoría Multicascos

Integrada por veleros multicascos de entre 50 y 60 pies (16 y 18 metros) de eslora total. Debido a su impresionante espectacularidad y a su vertiginoso potencial de velocidad, se trata, sin duda, del grupo con mayor atractivo

popular, como quedó demostrado en las dos convocatorias anteriores de la Ruta del Descubrimiento. Si bien el número de unidades de esta categoría ha disminuido sensiblemente desde 1984, se da como segura la participación de los más veloces multicascos del momento, además de otros proyectos en construcción que vendrán a reforzar la presencia de este grupo en la Ruta'92.

## Categoría Maxis OMYA

Dará entrada a los grandes veleros de 62,5 a 70 pies de rating. En esta clase están incluidos los mayores veleros de competición existentes en la actualidad, para los que la Ruta del Descubrimiento es ya una clásica de su circuito, ubicada, además, en unas fechas estratégicas para su programa de cara a la Whitbread 93-94. Igualmente se contará con la participación de los más afamados representantes de este grupo, incrementada previsiblemente con la de nuevas unidades que pudieran estar construidas antes del próximo invierno.



Como no podía ser menos, la presencia de representantes españoles está asegurada en prácticamente todas las categorías, hecho éste de singular trascendencia para el país organizador de la Ruta'92.

Entre los Maxis IOR se cuenta con la participación ya segura del «Fortuna», que será el primer velero inscrito de la categoría. Este diseño de Javier Visiers se ha trasladado a Inglaterra para su conversión



## Los barcos salieron el 28 de noviembre de Palos de la Frontera y llegarán en la segunda quincena de diciembre a las costas de Florida, con un recorrido de 8.000 kilómetros.



en ketch, siguiendo la tendencia abrumadoramente mayoritaria que parecen adoptar todos los maxis de la próxima Whitbread 93-94.

En la categoría Multicascos la participación española no está todavía definida. No obstante, a un año del inicio de la Ruta del Descubrimiento se conocen ya algunos proyectos serios en vías de financiación, y como ya ocurriera en 1984 con la «Santa María», y en 1988 con «Alimentos de España» e «Ibexpress», no sería de extrañar que alguna iniciativa española terminara cuajando en su objetivo de ser el primero en la línea de llegada y tratar de batir el récord del mundo de la travesía del Atlántico Este-Oeste, que por derecho debería quedar antes o después en manos españolas.

Las categorías JOR y Crucero se perfilan como las de mayor participación nacional, en consonancia con la nutrida flota de veleros de estas categorías.

La clase IOR es, con mucho,



la que más brillantes logros ha registrado para la vela oceánica española: tanto la edición 1984 —«Fortuna»— como la de 1988 —«Fontvella»— fueron ganadas por veleros españoles en esta categoría. Por su parte, la clase Crucero adquiere en la Ruta'92 rango de categoría autónoma, con sistema de medición IMS.

Las continuas demandas de información, el efecto multiplicador que a nivel local pue-

de tener la decisión de participar de armadores particulares y la voluntad de los aficionados españoles de no faltar a la gran cita del 92 garantizan para estas dos categorías un fuerte protagonismo español.

En este sentido, se puede adelantar la participación del «Isla de Fuerteventura», un Jeanneau de Bruce Farr de 15,35 metros de eslora, como primer velero inscrito en la Ruta'92, en representación del Ca-

bildo Insular de Fuerteventura.

También se da como segura la participación y próxima inscripción del «Ciudad de Las Palmas», ex «Fortuna Lights», ganador de la I Ruta del Descubrimiento en tiempo compensado, y de «El Gaitero», que con Juan Luis Tuero como patrón, repite su participación de 1988, en fechas por lo demás idóneas para los planes publicitarios de la marca patrocinadora.

Por razones de promoción a nivel estrictamente nacional, la categoría Crucero no será objeto de una excesiva difusión en el extranjero. De hecho, la participación internacional en esta categoría plantea a la organización ciertas dudas sobre la conveniencia de dar entrada en la Ruta'92 a decenas de cruceros de otros países, con la habitual avalancha francesa.

El programa Quinto Centenario-Ruta del Descubrimiento, a pesar de su carácter internacional y abierto, podría, en consecuencia, limitar el número total de participantes o admitir, por el contrario, una participación masiva, como homenaje a la figura de Cristóbal Colón y a la Corona española, su principal patrocinador hace quinientos años.

### Seguimiento

La Ruta del Descubrimiento-Transat Kadokawa es, sin duda, el acontecimiento náutico que mayor interés despier- ta en los medios de comunicación.

La recepción de datos y la difusión de la información generada por la III Ruta del Descubrimiento se realizarán aplicando el mismo esquema operativo de las dos anteriores ediciones.

Una vez la flota supere la línea de salida el 28 de noviembre de 1992, e independiente-





mente del relanzamiento directo de la prueba al paso por los diferentes controles establecidos a lo largo de la Ruta'92, los centros de seguimiento e información, instalados fundamentalmente en Sevilla y Madrid, pero también en Barcelona y París, marcarán el pulso informativo de la Transat Kadokawa.

Para hacer llegar a todos los medios de comunicación el desarrollo de la prueba, el servicio de prensa de la Ruta'92 dispondrá de dos elementos informativos. Por un lado, se contará con la recepción vía satélite de las disposiciones y prestaciones de cada velero sin intervención ninguna de los participantes, mediante una baliza Argos incorporada en cada uno de los barcos.

Esta baliza es un valioso instrumento de seguimiento informativo desarrollado por el Centro Nacional de Estudios Espaciales de Toulouse (Francia), y que a través de la Red Especial de Transmisión de Datos (RETD) es recibida en el Servicio Oficial Infor-

mático del Centro de Seguimiento.

Por otro lado, se efectuarán conexiones radiomarítimas con los navegantes desde la Central de Comunicación Radiomárítima adscrita igualmente al Centro de Seguimiento, a donde llegará en directo la voz de los participantes.

La información generada por el desarrollo de la Ruta'92 será elaborada por el Gabinete de Prensa de la organización. Además, los medios de comunicación tendrán acceso libre e ininterrumpido durante las veinticuatro horas del día a toda la información que se vaya concentrando en el Centro de Seguimiento.

En dependencia directa con el Centro de Seguimiento se abrirán centros de información al público, con el fin de proporcionar a sus visitantes de modo continuo datos sobre posiciones de los barcos, conexiones en directo, incidencias diarias y cuanta información general pudiera ser de su interés.

El Centro de Seguimiento quedará con toda probabilidad instalado en Madrid. El principal Centro público de Información estará también en la capital de España, ubicado bajo una carpa instalada en los Jardines del Descubrimiento.

Por su parte, Barcelona, París, Sevilla y Miami acogerán también Centros de Seguimiento satélites del de Madrid, al objeto de reforzar la difusión de este Programa Quinto Centenario.

Además de la cobertura puramente informativa, se articulará un Centro de Control integrado en el Centro de Seguimiento, cuya misión será velar por la seguridad de los participante. En caso de accidente grave, el Centro de Seguimiento activará de inmediato un dispositivo de salvamento.

Madrid, Capital Cultural de 1992, tendrá en la Ruta del Descubrimiento una de las más destacadas manifestaciones del protagonismo que la capital de España espera ejercer en tan significativo año. ■



## III RUTA DEL DESCUBRIMIENTO

TRANSAT  KADOKAWA



TRANS LA ESTRELA DE COLUM

### III Ruta del Descubrimiento

**Fecha de salida:** 28 de noviembre de 1992.  
**Puerto de partida:** Puerto Sherry (el Puerto de Santa María-Cádiz).  
**Salida:** Palos de la Frontera (Huelva).

**Recorridos:**

- **Maxis OMYA y 60 Pies Whitbread**  
Palos de la Frontera-Las Palmas de Gran Canaria-San Salvador (Bahamas)-Miami.
- **Multicascos**  
Palos de la Frontera-Las Palmas de Gran Canaria-San Salvador (Bahamas)-Puerto Plata (República Dominicana)-Miami.
- **Monocascos IOR y Cruceros**  
Palos de la Frontera-La Gomera (Islas Canarias)-San Salvador (Bahamas)-Miami.

ES CLIENTE  
DEL BEX.



ES CLIENTE  
DE ARGENTARIA.



ARGENTARIA  
EL VALOR DEL LIDER

CON LA UTILIZACION DE REDES DE DERIVA

# LOS PESQUEROS ITALIANOS ESQUILMAN EL MEDITERRANEO



**Más de 700 barcos italianos faenan en el Mediterráneo con redes de deriva ilegales. Seis de estas embarcaciones fueron sorprendidas en aguas españolas**

**A pesar de las resoluciones de Naciones Unidas, a pesar de la regulación de la CE, incluso a pesar de las limitaciones establecidas por la propia legislación italiana, los pesqueros del país vecino siguen faenando ilegalmente en aguas del Mediterráneo. Centenares de barcos siguen utilizando redes de deriva que, en**

**ocasiones, superan los 15 kilómetros de longitud. Nada ni nadie parece disuadirles de tal actitud, hasta el punto de trasladar esta ilegal actividad pesquera a aguas jurisdiccionales españolas, como ha venido denunciando últimamente la organización ecologista internacional Greenpeace ante la CE.**

**L**A situación no es nueva, aunque no por ello menos preocupante. Hace tan sólo una década algunas flotas pesqueras sustituyeron los tradicionales sistemas de pesca por destructivas redes de deriva. Este es, por ejemplo, el caso de Francia, que en 1986 inició la pesca del atún blanco con este tipo de redes. En 1980, en Italia se formó una importante flota de rederos (estimada en más de 700 embarcaciones) dedicada fundamentalmente a la pesca del pez espada. En no pocas ocasiones estas redes llegan a alcanzar los 40 kilómetros de longitud.

Naturalmente, esta modalidad de pesca resulta más rentable desde el punto de vista económico. Por contra, los efectos resultan tremendamente devastadores para el medio marino. La preocupación del creciente uso de tales artes de pesca llegó incluso a las Naciones Unidas, donde la Asamblea General ha aprobado tres resoluciones en contra de este tipo de pesca (MAR, núm. 292). La última de estas resoluciones (46/215) hace un llamamiento para que todos los países «apliquen una moratoria global en el uso de redes de deriva de gran escala en todos los océanos y mares del mundo, incluidos los mares cerrados y semicerrados. Esta moratoria deberá entrar en vigor el 31 de diciembre de 1992».

### La postura española

Países dotados de importantes flotas rederas, como Japón, Corea y Taiwán, han anunciado que seguirán las recomendaciones de la ONU y ya iniciaron el desmantelamiento de sus flotas rederas de alta mar.

A finales de los años ochenta la flota española estaba compuesta por unas cien embarcaciones. A pesar



de ello, la administración pesquera española optó por prohibir, en octubre de 1990, el uso de redes de deriva para la captura del pez espada, tiburones y atunes a las embarcaciones españolas y a las extranjeras en aguas territoriales del Estado español. En su día, la misma orden que decretaba la prohibición de este tipo de pesca contempló la concesión de ayudas económicas para el desmantelamiento de esta flota.

A principios del presente año la Comunidad Europea estableció un máximo de 2,5 kilómetros de red por embarcación. Sin embargo, este mismo reglamento permite

que algunos pesqueros que ya venían utilizando estas redes —en concreto, los franceses— desde 1990, sigan faenando con artes de hasta cinco kilómetros de longitud.

Esta actitud de la Comunidad Europea, duramente criticada por la organización Greenpeace —tanto por mantener este pernicioso sistema de pesca como por el desigual trato otorgado a los pescadores comunitarios—, ha ocasionado múltiples problemas entre las flotas española y francesa. En efecto, unas cuarenta embarcaciones de Francia siguen utilizando redes de deriva para la captura del atún

blanco en sus migraciones anuales desde las Azores hasta el golfo de Vizcaya. Los pescadores españoles, especialmente los del País Vasco, se sienten discriminados, ya que ellos utilizan sistemas de mayor selectividad, como el cebo vivo, el curricán y el palangre.

Aunque otras flotas que operan en el Mediterráneo siguen empleando redes de deriva de gran tamaño, y sobre cuya expansión no existe ningún control, como es el caso de las pertenecientes a Marruecos, Grecia y Turquía, la situación más preocupante deriva de la actitud italiana, ya que su flota su-



pera las 700 embarcaciones.

«Resulta vergonzoso que el Gobierno italiano —manifestó recientemente Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace— no haya sido capaz de poner fin a este sistema de pesca, y más cuando existen serios estudios científicos que demuestran el grave impacto de este tipo de redes.»

Los rederos italianos, saltándose «a la torera» las resoluciones de Naciones Unidas, la regulación de la Comunidad Europea y las limitaciones impuestas por la propia legislación de Italia —que desde 1991 establece que las redes deben calarse

a seis metros por debajo de la superficie—, siguen actuando con total impunidad.

A finales del pasado mes de julio la organización Greenpeace denunció ante la CE, mediante una carta dirigida al comisario de Pesca Manuel Marín, la actuación de los pesqueros italianos, cuyas redes superan en muchos casos los 15 kilómetros de longitud.

Entre las zonas donde se está produciendo esta actividad ilegal, según la citada denuncia, se encuentran la situada al suroeste de Cerdeña, donde operan embarcaciones procedentes de Calabria y Sicilia, o en el estre-

cho de Messina. Todos los buques denunciados usaban redes de más de 10 kilómetros de longitud.

Entre las ilegalidades denunciadas destaca la actuación de seis rederos italianos faenando en aguas españolas (ver recuadro). Estos barcos fueron localizados por Greenpeace faenando a 10 millas del cabo de Capdepera (Mallorca). Al ser avistados por el buque de la organización ecologista «Sirius», uno de estos pesqueros, sorprendido mientras iniciaba la faena de izar las redes, optó por cortarlas y emprender la huida, abandonando más de tres kilómetros de red en el

mar. Esta red, recogida por el «Sirius», fue entregada a las autoridades de Marina españolas.

La utilización de redes de deriva, como ya se ha denunciado en otras ocasiones desde estas mismas páginas, tiene un fuerte impacto sobre el medio marino. Estas redes están formadas por piezas rectangulares que se calan en superficie a modo de cortina, y van suspendidas por medio de una línea de flotadores. Se dejan a la deriva durante unas horas y luego se izan a bordo. El resultado es que, además de la especie perseguida —en este caso, el pez espada—, queda atrapada en ellas cualquier especie que intente cruzarlas y sea de mayor tamaño al de la malla de la red. De este modo, resultan ser presas habituales los tiburones, delfines, ballenas y tortugas marinas, entre otras.

### **Peligro para la navegación**

Según datos estimativos, se calcula que tan sólo la flota italiana origina la muerte de unos cinco mil cetáceos por temporada de pesca. Evidentemente, el efecto sobre las especies perseguidas —pez espada o atún— es también dramático, debido al enorme volumen de capturas, incluidos numerosos ejemplares jóvenes.

Además de todo lo dicho, las redes de deriva resultan un gran peligro también para la navegación, debido al enorme número de barcos que calan redes de varios kilómetros de longitud en el agua.

Las redes suelen calarse perpendiculares a la costa, permaneciendo en el agua toda la noche. Por tanto, cualquier embarcación que navegue paralelamente a la costa, a distancias entre 10 y 40 millas de la misma, corre el peligro de quedar enredada.

Los pescadores son per-



## PESCA ILEGAL EN ESPAÑA

Entre los barcos denunciados por pesca ilegal con redes de deriva, presentada por Greenpeace ante la Comunidad Europea, destaca la de seis de estas embarcaciones sorprendidas en aguas territoriales españolas.

Estas embarcaciones fueron avistadas por el «Sirius» a menos de diez millas del cabo de Capdepera (Mallorca). Sus nombres: «D. Calabria», «Angelina», «Uragano», «Rosa dei Venti», «Marinella» y «La Rosaria». La tripulación de este último redero, al verse sorprendida, cortó su red y se alejó del lugar, abandonando más de tres kilómetros de red en el agua.

Estos barcos habían permanecido los días anteriores refugiados en los puertos de Mahón y Fornells, en Menorca. A tenor de estos datos, los ecologistas han solicitado a las autoridades españolas que intensifiquen la vigilancia, ya que nuestra legislación prohíbe, desde 1990 este tipo de pesca. Incluso dos de los barcos antes citados —«Rosa dei Venti» y «Marinella»— carecen de licencia para alejarse más de veinte millas de las costas italianas, por lo que se encontraban ilegalmente en el puerto de Mahón. ■

R. G.



fectamente conscientes del peligro que suponen estas redes para otras embarcaciones. Durante el tiempo que permanecen las redes caladas, estos pescadores vigilan el tráfico marítimo para advertir a los barcos que se aproximen que desvien su rumbo.

Durante el seguimiento que el «Sirius» realizó de las actividades de estos pesqueros italianos, se grabaron varias de las conversaciones mantenidas entre estos pescadores —que faenaban a unas 15 millas de la costa siciliana, entre Palermo y Messina— y los capitanes de los barcos que se aproximaban a la zona. Según la documentación facilitada a esta revista por Ricardo Aguilar, de Greenpeace, se pueden extraer dos tipos de conclusiones: cuando, en el mejor de los casos, el capitán del barco entiende el mensaje de los pescadores, muestran su malestar por tener que desviar su rumbo varias decenas de millas, por lo que supone de gasto de combustible y pérdida de tiempo; pero, en el caso de no ser entendidos, ya que estos pescadores no hablan inglés, la situación se puede tornar peligrosa.

Este es el caso de un carguero de 15.000 toneladas que estuvo a punto de quedar enmallado en la red del pesquero «San Diego» de no mediar en la comunicación el capitán del «Sirius», advirtiéndolo en inglés al capitán del buque de la situación, con lo que se pudo evitar el accidente.

Sirva ello a modo de anécdota. Pero, como tal anécdota, suficientemente reveladora de los peligros suplementarios que conlleva este tipo de pesca. Esperemos que estas denuncias, así como las resoluciones de las Naciones Unidas de aplicar una moratoria sobre la pesca con redes de deriva a partir del 31 de diciembre de este año, ayuden a suprimir definitivamente este depredador y peligroso sistema de pesca. ■

Raúl GUTIERREZ



Desde hace ciento cincuenta años muestra las glorias marineras

# El Museo Naval, al servicio del mar

El Museo Naval, situado en la planta baja del Cuartel General de la Armada, en Madrid, lleva ciento cincuenta años exaltando y mostrando las glorias marineras.

Este Museo, que recoge toda la historia del mar, especialmente del siglo XVIII, está



dividido en veinte salas, en las que se encuentran una rica colección cartográfica, instrumentos náuticos como astrolabios, ballestinas, cronómetros, además de excelentes pinturas y una colección de barcos y armas de diferentes épocas.



**E**L Museo Naval es una entidad cultural propiedad del Estado que depende del Ministerio de Defensa y se rige por un Patronato. A lo largo de sus 2.768 metros cuadrados de superficie, de los que casi 2.000 corresponden a espacio expositivo, se pueden contemplar modelos y objetos de gran interés y extraordinario valor histórico y artístico. Junto a las veinte salas en las que están distribuidas las innumerables obras de arte, existe una Sala de Investigadores, de casi 400 metros cuadrados, en la que se tiene acceso a 14.000 libros de su biblioteca, 3.000 manuscritos de su archivo, 5.000 cartas náuticas, así como una interesante colección de planos.

### Diferentes sedes

Hicieron falta unos largos años de difícil camino, repleto de propuestas, contrapropuestas, informes y obstáculos de todo género, antes de que quedaran inaugurados los locales iniciales del Museo en

una de las salas de la Dirección General de la Armada, el 19 de noviembre de 1843.

El proyecto surgió en 1792, cuando Antonio Valdés, que estaba al frente del Despacho de Marina en la Secretaría del Estado, escribió: «El Rey tiene resuelto establecer en la nueva población de San Carlos un Museo de Marina que, a más

*de la Biblioteca General, reúna todas las Ciencias Naturales que son necesarias para la completa instrucción del Cuerpo de la Armada y consiguiendo utilidad de ella.*

*Para su ejecución ha determinado S. M. que se destinen desde luego en la Tesorería de Cádiz cien mil reales de la Consignación de cada Departamento comprendiéndolos en los presupuestos del año próximo...».*



El texto refleja la determinación de crear un centro informativo para ampliar la cultura profesional de la Corporación, y por ello se hace radicar en Cádiz, sede de la Dirección General de la Armada y de la Compañía de Guardia Marinas. El cese de Valdés en el desempeño del despacho de Marina daría al traste con esta idea, y el material ya recogido con aquel fin se destinó al Depósito Hidrográfico, al Colegio de Medicina de Cádiz y al Observatorio de Marina.

Con el tiempo, la idea, que siempre quedó latente fructificó. Se pretendía establecer un centro de aquella naturaleza en la capital de España, para acercar las cosas de la mar a las esferas más influyentes de la nación y a los españoles del interior. En 1842 se redactó un proyecto para instalar el Museo Naval en la sede de la Dirección General de la Armada, «Casa de los Consejos». Así, en noviembre del año siguiente, siendo ministro de Marina Joaquín Frías y reinando Isabel II, se inauguró la galería en una modesta y provisional instalación. Muy pronto se trasladó a la Casa





del Platero, situada en la plaza de la Armería, para que poco después, en 1850, se estableciese en una parte del Palacio de Godoy (entonces Ministerio de Marina). En 1930 quedó definitivamente instalado en el actual edificio del Cuartel General de la Armada, en la calle de Montalbán.

### Fondos del Museo

A lo largo de los ciento cincuenta años de su historia el Museo ha recibido el continuo apoyo de ministros, desde Frías al marqués de Molins, Bustillo y Bayarri, hasta Nieto y Pita de Veiga; de instituciones como la Casa Real o el gremio de mareantes del Tercio Naval de Barcelona; de almirantes y jefes; a la par que se ha beneficiado de la labor de grandes directores, desde Manuel Posse Bermúdez, su primer director, hasta Julio Guillén, quien dio un extraordinario impulso a cada una de sus actividades.

No sólo contó con el apoyo de grandes personalidades e instituciones, sino que desde un principio se hizo sentir la incondicional ayuda de las

**Situado en la planta baja del Cuartel General de la Armada, está dividido en veinte salas repletas de innumerables obras de arte y una sala de investigadores**

**Los fondos del Museo se han enriquecido por adquisiciones y donaciones de diversas entidades y de particulares**

gentes interesadas por todo lo relacionado con la mar. Gracias a ello se ha podido enriquecer e incrementar el gran número de obras de arte que alberga en su sede. «Desde el momento de su modesta creación —dijo Rosa Abellá, relaciones públicas del Museo— los fondos iniciales se han venido enriqueciendo gracias a las adquisiciones realizadas, limitadas por razones económicas, y a las aportaciones de centros y dependencias de la

*Armada, de instituciones oficiales, de diversas entidades y de particulares.»*

Cada sección del Museo dispone de una serie de especialistas, que además de mantener las condiciones necesarias para el cuidado de las obras, son los encargados de seleccionar nuevas adquisiciones junto con el director, el almirante González-Aller, y quizá el subdirector. En cuanto a la restauración de las piezas, otro de los aspectos fun-

damentales en toda obra artística, se realiza en una de las salas del Museo, de forma que puede ser contemplada por el público que acude a la galería.

Aparte de las veinte salas en las que se encuentran expuestas las colecciones y objetos, existe una zona nueva que el ministro de Marina, almirante Pita de Veiga, entregó al Museo en 1976. En esta área se encuentran instalados una serie de servicios, despachos, oficinas, taller, biblioteca y sala de investigadores.

### Salas del Museo

La infinidad de obras de arte y de gran valor histórico que se encuentran en el Museo están distribuidas en veinte salas en función de los temas, como la sala que se dedica a Colón y al descubrimiento, otra destinada a Lepanto y al siglo XVI en general, una dedicada a la Náutica y la Marina contemporánea...; también se reparten en según las épocas a las que pertenecen, como una sala y un patio dedicadas al siglo XVIII.

En la primera sala que encontramos nada más entrar en



el Museo, la Sala de la Fundación, presidida por un retrato de Isabel II, bajo cuya protección quedó el Museo desde su inauguración. El óleo, que no tiene firma, está atribuido a Madrazo. En esta sala también encontramos retratos de reyes descendientes, como el de Alfonso XIII, de Sotomayor. Al pie del retrato de Isabel II está una vajilla de porcelana usada en la segunda inauguración del Museo, en 1853. La sala se completa, entre otras cosas, con el manuscrito de creación del Museo Naval.

En el espacio dedicado a la Marina científica podemos contemplar instrumentos astronómicos y náuticos, cronómetros de Berthoud, de Arnold y una colección de astrolabios que comprende piezas desde el siglo XI al XVIII. El astrolabio es un instrumento náutico que se empleaba para hallar la altura de los astros y con ella calcular la situación del buque. «En general —asegura Rosa Abella—, esta sala nos trae el recuerdo de la expedición de Malaespina. Además, hay un retrato de José de Bustamante, teniente general de la Armada, que participó en la ex-

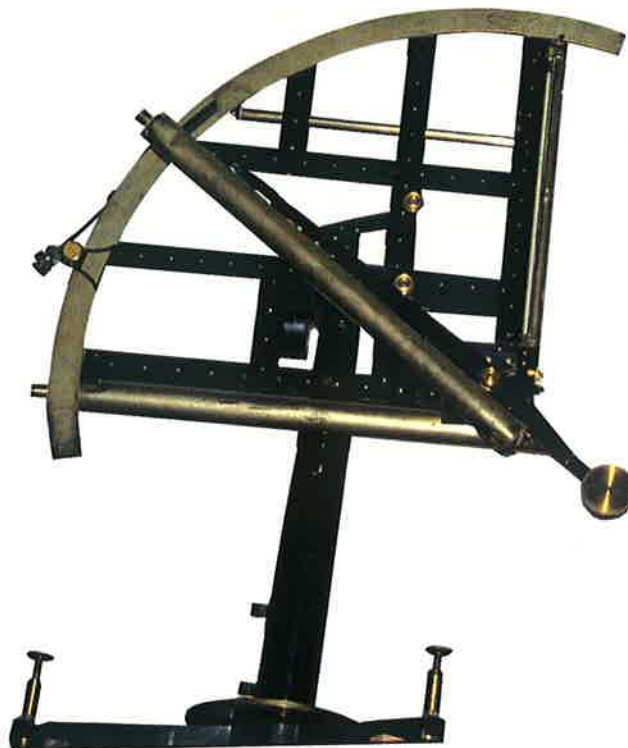
pedición de Malaespina.» También tiene una serie de cuadros de cartografía que muestran el levantamiento de costas que hubo en esa época.

La sala más bella y que, quizá, alberga las obras de más valor histórico y artístico es la

del Patronato. En ella, que el público sólo puede contemplar desde una puerta, se ha reproducido el camarote de un navío del siglo XVIII, y también allí se reúne el Patronato. El techo está decorado con dibujos de la esfera cele-

te de Apiano. Contiene retratos de cosmógrafos y marinos académicos, pinturas de Mariano Sánchez, y en las vitrinas hay objetos de extraordinario valor, como el estuche náutico de Felipe II, de 1596; el reloj de bolsillo de Méndez Núñez, entre otros.

Una gran importancia se da a la Sala de los Descubrimientos, en la que podemos ver las principales rutas españolas desde los descubrimientos de Colón al siglo XIX. «Hay que destacar que la pieza más importante del Museo —dice Rosa Abella— es la carta de Juan de la Cosa, de 1500, que es única en el mundo.» Es la primera representación gráfica de América que se conoce. Juan de la Cosa fue dueño de la «Santa María» y acompañó a Colón en sus dos primeros viajes, así como a Ojeda (1499) y a Bastidas (1501). Esta carta apareció en un anticuario de París, donde la adquirió el barón de Walckenaer, y al fallecimiento de éste, en 1853, fue adquirida por la Marina española en 4.321 francos. Desde entonces se expone en el Museo Naval. En esta sala también hay retratos





de Cristóbal Colón, de Magallanes, de Juan de la Cosa, de los Reyes Católicos, etcétera.

En esta galería se ha reservado un pequeño espacio en honor a los guardia marinas, con una maqueta de la Escuela Naval de Marín y buques escuela. En ella se contempla el retrato del fundador de la Compañía de Guardia Marinas, José Patiño. Tampoco podía faltar un espacio para recordar la Guerra Civil (1936-39), con recuerdos de esta contienda como el retrato del general Franco firmado por Sotomayor.

La Sala de Carlos III está dedicada a la Marina del siglo XVIII, donde se exponen los modelos de los navíos «Rayo», «Diana» y «San Fulgencio». También hay retratos de ilustres marinos, como Churruca, Alcalá Galiano, marqués de la Ensenada, etcétera, además de cuadros que representan escenas navales, como el combate de San Vicente (1797), el de Trafalgar (1805)...

Por último, es necesario mencionar la Sala de Arqueología Naval, de cuyo techo cuelga un modelo de trirreme romana, reconstrucción según

Monleón. Hay en una vitrina un modelo de embarcación normanda reconstituida con mucho detalle para este Museo (siglo XII), que fue donada por el rey de Suecia y Noruega en 1898. Es una fiel reconstitución, ya que las em-

barcaciones normandas nos son hoy muy conocidas gracias al rito funerario de los vikingos, que se hacían enterar con sus embarcaciones. De estas tumbas se han podido extraer más de una docena, y ellas han ofrecido a la arqueo-

**Entre las obras de gran valor histórico cabe destacar la importante colección de pinturas, de instrumentos náuticos, los modelos de barcos y la rica colección cartográfica, en la que se encuentra la carta de Juan de la Cosa**

**La sede de Madrid tiene dos filiales, una es el Museo Marítimo de la Torre del Oro, en Sevilla, y la otra es el Palacio de Viso del Marqués**

logía naval embarcaciones completísimas. Aún hoy existen por Noruega embarcaciones de pesca idénticas.

También hay que destacar los magníficos modelos de navíos del siglo XVIII contruidos con maderas preciosas, como «San Juan de Nepomuceno» y el navío «San Antonio», entre otros, que se encuentran en el Patio A. Grandes Modelos.

En cuanto a la Marina del siglo XIX y XX, también disponen de unas salas con gran número de objetos y modelos de estas épocas.

### Dependencias del Museo

Junto a la sede de Madrid del Museo Naval, dentro del Cuartel General de la Armada, también tiene dos filiales en España: una de ellas en Sevilla, Museo Marítimo Torre del Oro, y la otra situada en un pueblo escondido en pleno corazón de La Mancha, el Palacio de Viso del Marqués.

La primera filial, el museo marítimo Torre del Oro, es un exponente más de una gran cultura, la marítima, que comprende historia, etnología, arquitectura, astronomía, navegación, cartografía... En definitiva, es un museo grande, extenso y cuyo principal problema, como en casi todos, es la falta de espacio para exhibir sus piezas.

En cuanto al segundo, es un palacio de estilo Renacimiento considerado como «la hoja de servicios de Alvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, que ante todo ha sido hombre de mar y no de corte, y que su apetencia en la época en que comienza la construcción de su palacio era el poder contar con un lugar en que disfrutar un bien ganado descanso rodeado de los recuerdos de sus campañas y al mismo tiempo estar en un punto equidistante tanto de sus posibles llamadas como de las plazas en que se requiriera con urgencia su presencia: Cartagena, Cádiz y Lisboa. ■

I. O.

# MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

**SEGUROS MULTIRRIESGO.** Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole unas garantías básicas y opcionales capaces de satisfacer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza con usted, amplía sus seguros para disminuir sus riesgos.



**MURIMAR**  
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



# LA MARINA MERCANTE ASUME FUNCIONES QUE DESEMPEÑABA LA ARMADA

Es el primer paso para que las Capitanías Marítimas sustituyan a las Comandancias y Ayudantías de Marina en todo el litoral nacional.

Desde el 1 de octubre el País Vasco es la primera Comunidad Autónoma en la que las funciones que, por delegación de la Dirección General de la Marina Mercante, venía desempeñando personal de la Armada, pasan a ser desarrolladas por funcionarios de la Marina Mercante. Este es el paso inicial para que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, tras la aprobación de la nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante, se responsabilice en exclusiva de la política marítima en todo el territorio nacional.

**D**ESDE octubre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, se ha hecho cargo de las actividades correspondientes a la administración marítima en el País Vasco. Las actividades que venía realizando la Armada con personal militar han empezado a ser desempeñadas por personal civil.

Esta transferencia implica que la Dirección General de la Marina Mercante asume, entre otras, las actividades relativas a tráfico y control técnico de los buques, pesca, planes de salvamento y lucha contra la contaminación en el País Vasco. Con

ello, labores que desempeñaban las Comandancias y Ayudantías militares serán asumidas por Capitanías Marítimas provinciales y de puertos, regidas por personal civil y por oficiales de la Marina Mercante.

## Cierre de las Ayudantías de Marina

La transferencia se materializó con el cierre de las Ayudantías de Marina del litoral vasco y el cese en tal servicio de los jefes militares destinados en ellas. El cierre de estas dependencias tuvo lugar en Vizcaya el 1 de octubre y en Guipúzcoa el día siguiente. Rafael Lobeto Lobo, director general de la Marina Mercante, fue quien firmó el protocolo de traspaso de funciones. Tras ello, en Bilbao, primero, y en Pasajes, después, empezaron a funcionar sendas Capitanías provinciales.

La desaparición de las Ayudantías de Marina de los puertos vascos hizo que las cofradías de pescadores vascos mostraran su preocupación ante el hecho de tener que trasladarse hasta la Capitanía provincial para hacer cualquier gestión. Los representantes de los arrantzales vascos alegaban que eso perjudicaría el desarrollo de la actividad pesquera, pues para resolver simples trámites burocráticos tendrían que perder mucho tiempo en los desplazamientos. También alegaban que la desaparición de las Ayu-

*(Pasa a la página siguiente.)*



(Viene de la página anterior.)

## LA MARINA MERCANTE ASUME FUNCIONES...

dantías de Marina creaba un vacío, ya que la Capitanía provincial no daría a basto para atender todas las tramitaciones.

Pero esta preocupación de los arrantzales vascos duró poco. Al día siguiente de cerrarse las Ayudantías de Marina de los puertos vascos empezaron a trabajar, en los mismos locales que éstas ocupaban, funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante. Con ello los arrantzales vascos no tendrán que desplazarse hasta la Capitanía provincial para realizar las gestiones relacionadas con su trabajo. Las podrán efectuar en sus puertos respectivos. El enfado inicial de los arrantzales vascos se tornó alegría. Se mostraron entonces satisfechos por haberse solucionado una situación que podría haberles causado graves perjuicios.

## Tránsito

La asunción de actividades que la Marina Mercante ha realizado en el litoral vasco es el inicio de la futura ordenación de dicho organismo, diseñada en la nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

El tránsito de las funciones civiles que viene desempeñando la Armada, por delegación, hacia órganos puramente civiles será progresivo. De hecho, el comandante militar de cada provincia sigue siendo responsable de las funciones que desempeña ya en el País Vasco personal civil.

La compleja reorganización periférica de la Marina Civil en todo el litoral español será efectiva cuando sea aprobada la nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Entonces las funciones militares y civiles quedarán totalmente diferenciadas. La Armada desempeñará funciones de ámbito militar exclusivamente. Por su parte, la Dirección General de la Marina Mercante se hará cargo en exclusiva de la política marítima. ■

R. R.



DE COSTA A COSTA

Se iniciaron los debates en el Parlamento gallego

# LA LEY DE PESCA ES CONSIDERADA POR LOS PARTIDOS DE LA OPOSICION COMO IRREAL

**La Ley de Pesca elaborada por el Gobierno gallego ha sido duramente criticada por los partidos de la oposición desde que fue presentada públicamente. La polémica se ha reavivado al iniciarse en los últimos días de octubre el debate parlamentario sobre esta norma (que consta de 103 artículos y otras disposiciones adicionales), antes de ser sometida al Pleno de la Cámara para su aprobación.**

Las acusaciones parten tanto desde el Grupo Socialista, que en su día presentó 213 enmiendas parciales, y cuyo portavoz, José Antonio Ventoso, ha calificado la ley como electoralista e irreal, como por Francisco Trigo, del Bloque Nacionalista Gallego (BNG), quien la considera una ley de «querer y no poder», aduciendo que no servirá para lograr la transformación que necesita este sector.

Además, Ventoso Mariño subrayó que algunos de sus puntos son totalmente contrarios a la Constitución, y en concreto dice que ya en el artículo 2.º, en lo que se refiere a recursos marinos y regulación de la actividad extractiva, se infringe esta ley fundamental. Esta teoría fue respaldada también a través de un informe de los servicios jurídicos del Parlamento gallego, en el que se señala que a la vista de la reciente jurisprudencia del Tribunal Constitucional algunos artículos

de la Ley de Pesca pueden invadir competencias estatales.

Según Ventoso Mariño, el proyecto «violenta el Estatuto, el decreto de transferencias y acuerdos entre las Administraciones», además de otras normativas estatales y de la Comunidad Europea. E insistió en el debate parlamentario que tampoco se respeta el reciente pacto alcanzado en Madrid entre el Partido Socialista y el Partido Popular.

Por su parte, el PP (que utilizó su mayoría parlamentaria para rechazar prácticamente todas las enmiendas debatidas), a través de su portavoz, Fernández Rosende, defendió el texto presentado por el Gobierno gallego y adujo que tiene como finalidad regular la ordenación de la pesca, del marisqueo y de la acuicultura, así como todo tipo de actividad pesquera marítima y la explotación de los recursos marinos bajo cualquier modalidad.

## Calidad del medio marino

Un nuevo centro para el control de la calidad del medio marino fue inaugurado en Vilaxoán por el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga. En él se llevará a cabo un control de las mareas rojas, se investigará la presencia de toxinas en moluscos y se controlará la calidad del medio marino allí donde se cultivan moluscos, integrando así las tres





redes de control de calidad del medio marino que en la actualidad tiene establecidas el Gobierno autonómico.

En las nuevas instalaciones se han invertido 120 millones de pesetas, y éstas serán esenciales para lograr el cumplimiento de la directiva comunitaria sobre producción y comercialización de moluscos bivalvos vivos, que establece, entre otras cosas, áreas de cultivo diferentes, cuyo producto necesitará diversos grados de depuración.

En el centro se recibirán todos los martes muestras de agua procedentes de todos los puntos de la costa de Galicia, para continuar con el programa de control de investigación sobre mareas rojas en las rías gallegas, una actividad que se venía realizando en el Instituto Español de Oceanografía desde 1976, fecha en la que se observó el primer gran episodio tóxico de origen fitoplanctónico en Galicia. Este control pasó a depender de organismos autonómicos ya en el pasado año, y con las nuevas instalaciones de Vilaxoán se completará el estudio de este fenómeno, analizando, además, las condiciones oceanográficas que favorecen su aparición.

Con toda esta información, según explicó el director del centro, Joaquín Mariño, se podrá elaborar con el paso del tiempo un estudio histórico de la evolución de las «purgas do mar».

## Decomisados 140.000 kilos de marisco y pescado

Más de 140.000 kilos de pescados y mariscos, unos 15.000 artes y aparejos, y cerca de centenar y medio de vehículos y embarcaciones forman parte de los decomisos efectuados por el Servicio de Vigilancia e Inspección Pesquera en las costas gallegas en los nuevos primeros meses del año, según un balance presentado por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia. Las incautaciones se realizaron por capturar ilegalmente y faenar de forma no autorizada.

A juicio de los representantes de Pesca, esta ingente actividad del Servicio de Inspección viene

determinada por la importancia que para Galicia tiene la recuperación de sus caladeros, algo que no podrá lograrse sin el debido respeto a la legalidad vigente.

Se decomisaron dos camiones y diecisiete turismos y furgonetas. Respecto a las embarcaciones, fueron cinco arrastreros, dos barcos, 21 planeadoras, 77 gamelas y chalanas y 30 motores fueraborda, algunas de las cuales fueron recuperadas por sus dueños tras depositar la fianza exigida.

De peces y moluscos, por su tamaño inferior al reglamentario o por ser capturados de diversas formas ilegales, fueron decomisados 10.409 kilos de carioaca, 11.061 de lirio, 1.652 de rapante, 44.740 de chincho, 17.325 de xouba, 22.480 de alcrique, 1.715 de otras especies (rape, acedía, robaliza, lenguado, rodaballo y otros).

De moluscos se decomisaron 3.425 kilos de almeja, 6.338 de berberecho, 8.490 de cornicha y 7.100 de otras especies (vieira, navaja, ostra, longueirón, pulpo y otros). Respecto a crustáceos, la relación incluye 3.466 kilos de centolla, 975 de nécora, 922 de percebe y 2.037 de otras especies.

De las artes y aparejos decomisados, 14.495, la mayoría de las del enmalle, fueron debidas al no cumplimiento del polémico artículo sobre el descanso semanal, al estar caladas durante el fin de semana.

## Normas de seguridad

El convenio suscrito entre la Administración central y autonómica para inspeccionar buques conjuntamente y observar si se cumplen las normas de seguridad ha dado sus primeros resultados

en el mes de octubre. En la primera semana los servicios de inspección de la Xunta, junto con los de Marina Mercante, hicieron regresar a puerto a diversos barcos por incumplir la legislación vigente en materia de seguridad y salvamento.

Los inspectores tienen como misión comprobar si el rol coincide con el personal que se halla a bordo y que todos los trabajadores tengan la cualificación exigida por la ley. También indagan sobre los equipos de comunicación, navegación y seguridad a bordo, acordes con las características del buque.

Entre las irregularidades más frecuentes se observó la existencia de chalecos salvavidas sin espejos, luces, silbatos o marcas colorantes, así como aros salvavidas sin luz, carencia de bocina anti-niebla, radiobalizas sin instalar en el exterior de los pesqueros y ausencia de luces reflectantes.

Los responsables de pesca han explicado que de las primeras inspecciones se deduce que existen muchas diferencias entre los barcos revisados, y mientras algunos buques cumplen escrupulosamente las normas o tienen carencias aisladas, otros no cuentan con los requerimientos exigidos y hubo que obligarlos a regresar a puerto para regularizar su situación.

Tanto Marina Mercante como inspectores de Pesca han afirmado que constituye una irresponsabilidad que puede tener gravísimas consecuencias, y la ausencia de condiciones de seguridad, sobre todo, ante el mal estado del mar en invierno, cuentan con mayores riesgos de que ocurran accidentes a bordo. ■

Elena CEBRIAN

## Crítica a la política marisquera

La política marisquera de la Xunta de Galicia ha sido criticada por el diputado socialista José Antonio Ventoso Mariño, quien ha dirigido una interpelación en torno a este asunto al conselleiro de Pesca, acusándolo de ocuparse sólo de los recursos y escurrir el bulto en las competencias de comercialización de mercados.

Asimismo, se muestra preocupado por los datos resultantes de la campaña marisquera 1991-92, que considera modestos a nivel de producción y humildes a nivel de ventas, y que sólo los resultados obtenidos en Noia (donde, a su juicio, se pro-

dujo el 39 por 100 de unidades y el 35 por 100 de la renta total de la campaña marisquera, con tan sólo el 4 por 100 de los mariscadores) compensan el fracaso de la política marisquera de la Xunta de Galicia.

Ventoso Mariño acusa a la Consellería de Pesca de dedicarse a difundir anuncios intimidadores y a perseguir en helicóptero a los mariscadores, mientras que los barcos permanecen cerrados por falta de una demanda precisa. ■

E. C.



Pese a la oposición de numerosos sectores implicados

## EL GOBIERNO BALEAR LLEVARA ADELANTE SU PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS

El Plan de Puertos Deportivos elaborado por el Govern balear ha vuelto a reavivar la polémica existente acerca de la preservación del litoral, algo que históricamente preocupa al propio Govern, empresarios y grupos ecologistas.

Dicho Plan contempla la creación de 16.500 nuevos puestos de amarre.

Todavía en discusión en el Parlamento regional, su aprobación, según anunció el conseller de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, Jeroni Saiz, está prevista para este mismo mes de noviembre. Esto será posible gracias a la mayoría de la que goza el Partido Popular en la Cámara autonómica.

ESTE Plan ha recibido todo tipo de alegaciones y críticas, no sólo por parte de las entidades mencionadas, sino que también han dejado ver su opinión los alcaldes de los municipios afectados, los hoteleros y hasta la propia patronal balear, CAEB. Así, esta última, en un comunicado oficial, instaba días atrás a la aprobación urgente del Plan, «con el fin de llenar el vacío legal existente en materia de ordenación portuaria, así como para contar con un número válido de planificación para este impor-

tante segmento de la oferta turística en nuestra comunidad», especificaba el documento.

Esta postura oficial de la Confederación de Asociaciones Empresariales de Baleares causó sorpresa en algunos sectores hoteleros, «ya que no existe unanimidad al respecto», tal y como manifestó un miembro de la federación hotelera a esta revista.

Esa falta de unanimidad a la hora de pronunciarse sobre el Plan se apreció de forma patente durante las sesiones parlamentarias en

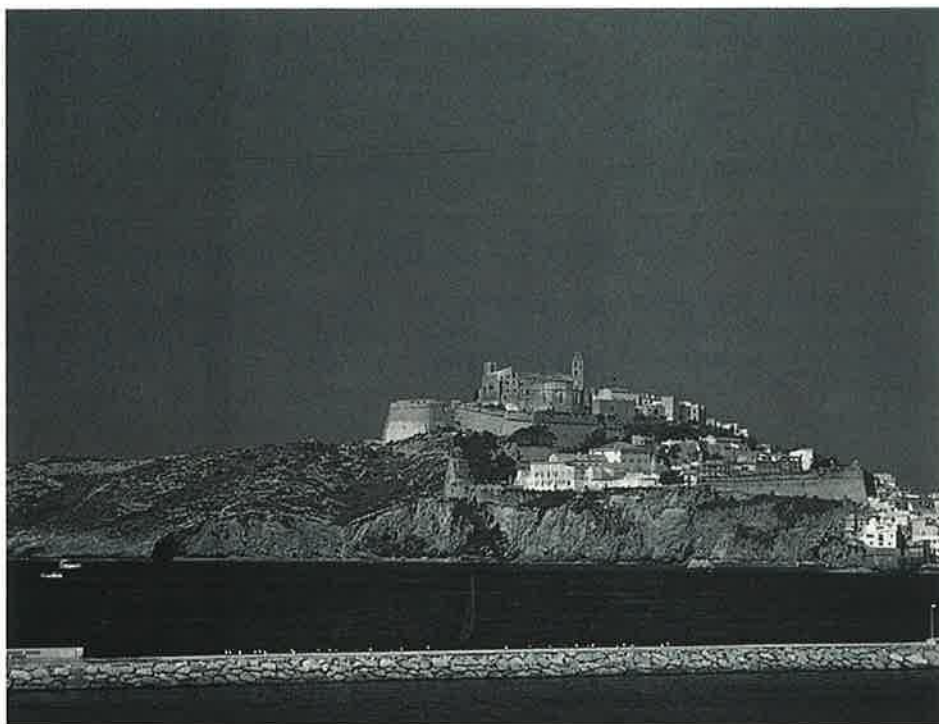
las que fue discutido. En una de ellas, el propio conseller, Jeroni Saiz llegó a afirmar que «los grupos hoteleros que se han manifestado contra los puertos deportivos exhiben una miopía preocupante, pero el sector turístico, no el hotelero, que es el que interesa, está en el Plan».

### Lluvia de críticas

Las declaraciones de Saiz suponen, a juicio de Francesc Triay, parlamentario autonómico y miembro de la Ejecutiva del PSIB-PSOE, «una inadmisión de autorización al conjunto del sector hotelero».

Tras aquella intervención parlamentaria Saiz recibió una auténtica lluvia de críticas, precedentes tanto de la oposición como de la totalidad de los grupos ecologistas, quienes tradicionalmente han venido mostrando su disconformidad con la posible aplicación de este Plan. Precisamente en aquel Pleno un grupo de militantes ecologistas repartieron folletos en contra de los puertos deportivos, e intentaron que el presidente de la Comunidad Autónoma, Gabriel Cañellas, recibiera un ejemplar, aunque éste se negó a aceptarlo.

Tanto el PSIB-PSOE como el Partido Socialista de Mallorca (PSM) han solicitado una y otra vez al Govern que retire el actual Plan y que en su lugar elabore uno nuevo que atienda una serie de aspectos, entre los que destacan el cumplimiento de las determinaciones a que obliga la Ley de Ordenación Territorial y la







Ley de Protección de Espacios Naturales.

El hecho de que la Ley de Ordenación Territorial se halle todavía en fase de elaboración ha permitido al Ejecutivo regional presentar al Parlamento su Plan de Puertos, un documento que ya fue rechazado en 1990 y que ahora se ha vuelto a presentar con algunas modificaciones.

Para el socialista Francesc Triay, «el PSOE no está en contra de los puertos deportivos, que es algo que incluso hemos impulsado nosotros; la base de nuestro rechazo está en su planificación y, por supuesto, en la manera en que se pretende ejecutar». El PSIB-PSOE ha venido presentando diversas interpelaciones parlamentarias en las que se insiste en destacar defectos técnicos en materia legal y administrativa.

Triay considera, además, en declaraciones a MAR, que se ha producido una «auténtica rebelión de los municipios», y añade que «los Ayuntamientos deberían

*hacer valer su voz en todos aquellos casos en los que deseen una mayor protección de su litoral».*

«Plan desmesurado», «evaluación de plazas mal hecha» o «manejo de información atrasada» son algunas de las críticas que esgrime la oposición para manifestarse en contra del Plan.

### Firmeza en el Govern

Pese a todo, el Govern balear se mantiene firme en su postura. «El Plan ha estado expuesto a la opinión pública y se están teniendo en cuenta todas las alegaciones», se insiste desde la Consellería de Obras Públicas. En el Govern se tiene la convicción de que el Plan de Puertos se adapta a los criterios elaborados en su día por el Parlamento, así como a la normativa que establece la Ley de Protección de Espacios Naturales. Sin embargo, resulta sintomático que el propio Ejecutivo esté tratando ahora de recortar ciertas áreas preserva-

das. Sobre este particular, Francesc Triay explica que «el Plan prevé la posibilidad de construir instalaciones, tales como refugios, zonas de seguridad, etcétera, en áreas protegidas». Y añade que se da un caso especial en la sierra de Tramontana, en cala Castell. El propio Govern —dice el parlamentario socialista— *llegó a prohibir, incluso, la construcción de un pequeño paso peatonal; pues bien, ahora se plantea instalar un puerto de refugio.»*

El argumento contrario que defiende el Govern es que tiempo atrás, y en atención a las reivindicaciones de los municipios del litoral, se ampliaron las zonas de máxima protección en las que se prohíbe la construcción de puertos deportivos hasta un 78 por 100 de la costa, más un 2 por 100 en condiciones muy estrictas. En el resto del litoral —que viene a ser el 10 por 100— se podrán construir 16.500 puestos de amarre mediante la iniciativa privada. Sumados a los ya existentes, el

número podría elevarse hasta alcanzar los 30.000 amarres.

La inversión global prevista se aproxima a los 40.000 millones de pesetas, de los cuales el Ejecutivo regional sólo tiene estudiado realizar una inversión de 1.100 millones. El resto corresponderá a la iniciativa privada.

A la hora de cerrar este número de MAR el Parlamento tenía previsto celebrar un nuevo debate, los ecologistas estudiaban la posibilidad de convocar manifestaciones de protesta, algunos municipios afectados enviaban cartas al conseller Saiz y al presidente Cañellas, y los hoteleros soliciaban entrevistarse con los responsables del Plan. Noviembre puede ser, por tanto, un mes clave para dilucidar el futuro de un sector cuya importancia casi nadie discute pero que —al menos para el Govern balear— se ha convertido en un escollo difícil de sortear. ■

**Manuel ORTIZ**



Cofradías de Pescadores

# LA JUNTA PRETENDE PACTAR UN NUEVO DECRETO CON EL SECTOR

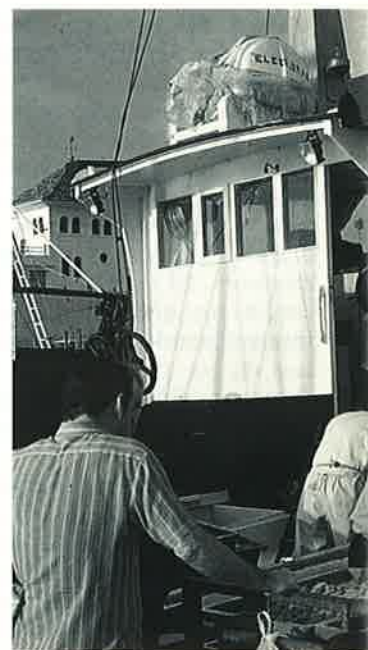
- De esta forma, se quiere poner fin a un enfrentamiento con nueve de las 25 cofradías existentes.

Un nuevo decreto podría regular a todas las cofradías andaluzas, según anunció recientemente el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Leocadio Marín, quien aseguró que con el nuevo texto estas entidades tendrán la oportunidad de gestionar las lonjas en el caso de que no se hicieran cargo de ellas las organizaciones de productores y siempre «en condición de colaboradoras de la Administración pública». De esta manera la Junta de Andalucía pretende poner fin a un largo y conflictivo enfrentamiento entre nueve de las 25 cofradías andaluzas, que han seguido regulándose por el decreto nacional 670/78 y no por el 40/89, también conocido como «Decreto Manaute», y que son consideradas como «ilegalmente constituidas».

EL consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Junta de Andalucía, Leocadio Marín, anunció recientemente en una comparecencia ante la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Parlamento andaluz, la creación de un nuevo decreto para regular a todas las cofradías andaluzas y sustituir al polémico «Decreto Manaute», asegurando también que «mantendrá la gestión de lonjas por organizaciones de productores, como requiere la integración con Europa».

No obstante, en el caso de que estas organizaciones no se hagan cargo de la explotación de las lonjas, podrán hacerlo las cofradías de pescadores, pero siempre «en su condición de colaboradoras de la Administración pública».

Se trataba, sin duda, de los primeros resultados de



las negociaciones que la Federación Nacional de Cofradías viene realizando con la Administración autonómica y con máxima cautela, con la intención de encontrar una vía alternativa o una salida al conflictivo «Decreto Manaute».

Aunque los representantes de la citada Federación no se han pronunciado sobre este asunto, sí están convencidos de que el «Decreto Manaute está muerto y la vía legal para luchar en contra no se ha agotado», según palabras de José Manuel González Gil de Bernabé, secretario de la citada Federación.

El consejero llegó a afirmar también que, en primer lugar, se pactaría la nueva estructura del decreto con las cofradías constituidas legalmente y después se negociaría con la Federación Nacional de Cofradías, en su calidad de representante de aquellas organizaciones pesqueras andaluzas no reconocidas como tales, de manera que «rompamos definitivamente una situación en la que el tiempo ha demostrado que toda la razón era de la Junta de Andalucía», precisó Leocadio Marín. ■

Montserrat BARREIRO



## Por primera vez, una mujer en su tripulación

# El «Juan Sebastián de Elcano» inició su octava vuelta al mundo

Una vez más y como un acontecimiento tradicional, pero muy especial en la historia de los muelles gaditanos, el buque escuela de la Armada española «Juan Sebastián de Elcano» inició el pasado 26 de octubre en el puerto de Cádiz su 64 crucero de instrucción y octava vuelta al mundo.

Comandado por el capitán de Navío Angel Tajuelo Pardo de Andrade, a bordo viajaban unos 300 hombres entre la dotación y 61 guardia marinas de la Escuela Naval de Marín,

que permanecerán doscientos diecisiete días en el mar y cuarenta y cuatro en puerto, logrando recorrer 25.377 millas, a una velocidad media de 4,9 nudos. Se da la circunstancia de que por primera vez en la historia de la Armada española viaja a bordo una dama guardia marina, la isleña Esther Yáñez, de veintiún años de edad y número uno de su promoción. A la hora de la partida Cádiz volvió a demostrar el cariño y la vinculación que mantiene la ciudad con el buque insignia.

**D**URANTE doscientos sesenta y un días el buque escuela de la Armada española «Juan Sebastián de Elcano» permanecerá alejado de España, realizando así su 64 crucero de instrucción y octava vuelta al mundo, con escalas en 10 puertos extranjeros durante cuarenta y cuatro días. Como ya es habitual, el pasado día 26 centenares de personas coincidieron en los muelles gaditanos para volver a decir adiós a «su barco», verlo salir de «su bahía» a todo trapo y esperar con entusiasmo el regreso a su base, el Arsenal de la Carraca en San Fernando, tras rendir en Marín el próximo 14 de julio, no sin antes volver al puerto de Cádiz, amarrar en «su noray» y recibir de nuevo el calor de «su gente».

A bordo viajan unos 300 hombres bajo el mando del capitán de Navío Angel Tajuelo Pardo de Andrade, entre ellos 34 guardia marinas de la 395 promoción del Cuerpo General (Escala Superior), siete de la 125 de Infantería de Marina y 20 de la Primera del Cuerpo General (Escala Media), todos ellos de la Escuela Naval de Marín, que realizan su viaje de instrucción.

Se da la circunstancia de que por primera vez en la historia de la Armada española y del propio buque una mujer guardia marina viaja a bordo del «Elcano». Se trata de Esther Yáñez, de veintiún años de edad y número uno de su promoción.

Tras su partida de Cádiz el pasado 26 de octubre, el «Juan Sebastián de Elcano» tomó rumbo a Santo Domingo, cuya llegada

está prevista para el próximo día 27 de noviembre, después de treinta y dos días de navegación para cruzar el Atlántico.

Los marinos abandonarán Santo Domingo el día 1 de diciembre para poner proa a Acapulco (México), donde llegarán el 20 del mismo mes y estarán hasta el 26, pasando en el citado puerto las Navidades.

Entre el 22 de enero y el 26 el velero permanecerá en Honolulu (Hawai) y el 23 de febrero hará escala en Tokio (Japón) y el 16 de marzo llegará a Manila (Filipinas).

Tras un fondeo en Tidore (islas Molucas de la Polinesia), donde Juan Sebastián de Elcano tomó el mando de la expedición de Magallanes después de la muerte de éste en Filipinas en 1521, a bordo de la nave «Victoria», se espera la llegada del bergantín-goleta en Yakarta (Indonesia) el 13 de abril y el 11 de mayo en Bombay (India). El 5 de junio arribará al puerto de Jiddah (Arabia Saudí) y llegará a Alejandría (Egipto) el 15 de junio. El 23 del mismo mes atracará en Atenas (Grecia) y concluirá su viaje de instrucción el 14 de julio en Marín.

Entre los guardia marinas que realizan su crucero de instrucción en el «Elcano» se encuentra un cadete de la Armada de Tailandia y Francisco Díez de Rivera Oriol, miembro del Cuerpo General de Escala Media y nieto del ex ministro de Justicia Antonio María de Oriol y Urquijo, quien al igual que los familiares y amigos de los demás alumnos acudió a los muelles gaditanos a despedir a su nieto.

Asimismo, ocupa el cargo de segundo comandante del velero el capitán de Fragata Juan Carlos Rodríguez-Toube, que fue jefe de Estudio durante el crucero de instrucción que realizó el Príncipe Felipe en el mismo buque en 1987.

Rodríguez-Toube también ha sido vicepresidente del Desafío España Copa América y patrón del barco «España 92» y del maxi «Hispania».

Con esta travesía el «Juan Sebastián de Elcano» superará su octava vuelta al mundo, después de la primera, un año después de que fuera botado tras su construcción en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, entre agosto de 1928 y mayo de 1929.

Entre 1930 y 1931 llevaría a cabo su segunda vuelta al mundo; de agosto de 1934 a mayo de 1935, la tercera; la cuarta duró entre noviembre de 1971 y agosto 1972; de noviembre de 1978 a agosto de 1979, la quinta.

Se da la circunstancia de que durante su sexta vuelta al mundo del «Elcano» —entre diciembre de 1981 y julio de 1982— el comandante fue Cristóbal Colón de Carvajal, duque de Veragua y descendiente directo del almirante que descubrió América. La séptima vuelta fue entre septiembre de 1987 y julio de 1988.

El «Juan Sebastián de Elcano» en toda su existencia tan sólo ha sido sometido a dos grandes reformas en el Arsenal de la Carraca de la localidad gaditana de San Fernando, una en 1956 y la otra en 1978. ■

Montserrat BARREIRO



Las duras condiciones de trabajo de las gentes del mar requieren de un mayor seguimiento del estado de salud del marinerero. Cualquier afección, por leve que sea, puede degenerar en una grave enfermedad, al no disponerse en los barcos de los medios idóneos para atenderla. Situación que, además, va a repercutir en el trabajo del resto de la tripulación. Esta especial situación es la que llevó a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y a la Organización Mundial de la Salud (OMS) a establecer el «reconocimiento médico previo al embarque» como una medida preventiva de especial importancia. Sin embargo, las especiales características de este sector propician una baja concienciación sobre la necesidad de estas medidas, como se desprende del estudio realizado por Begoña Marugán y María Luisa Ferreras, miembros del Gabinete de Sociología del Instituto Social de la Marina.

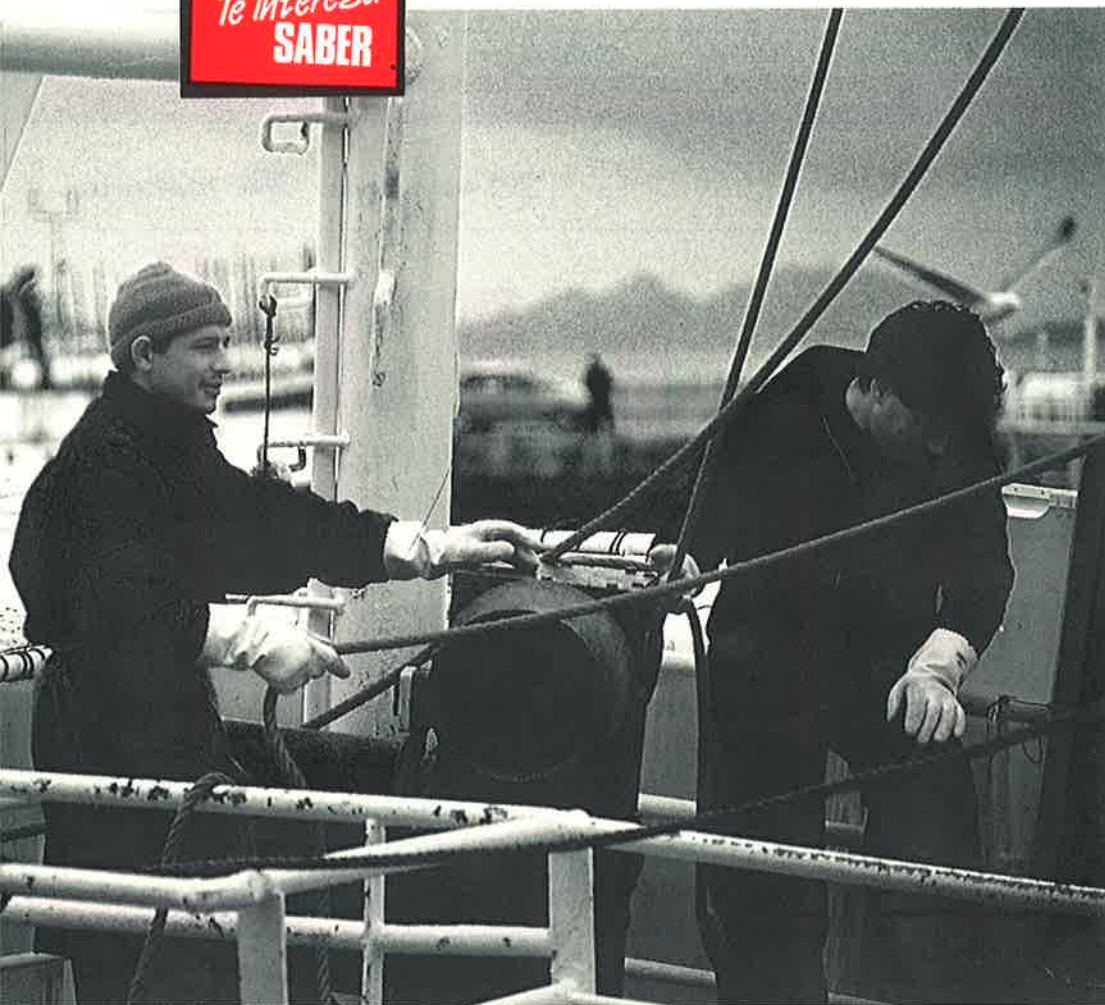


**L**A Constitución española, en su artículo 43, afirma que «se reconoce el derecho a la protección de la salud», y que «compete a los poderes públicos... organizar y tutelar la salud pública a través de las medidas preventivas de las prestaciones y los servicios necesarios». En este sentido, el Instituto Social de la Marina (ISM) está obligado a asegurar el bienestar físico y social de los trabajadores del mar.

La puesta en práctica de este ideario implica la existencia de cuatro tipos de medidas:

- La promoción de la salud.
- La prevención de la enfermedad.
- La asistencia.
- La rehabilitación e integración.

Para cubrir estas medidas el Servicio de Sanidad Marítima del ISM facilita la asistencia sanitaria y la rehabili-



nes varios meses en volver a puerto. La extrema dureza de las condiciones de trabajo en el mar —largas jornadas de trabajo, falta de descanso adecuado, cansancio físico y mental, etcétera—, favorecen que cualquier afección, por leve que sea, pueda degenerar en un agravamiento de la enfermedad. El tratamiento y la recuperación del enfermo van a estar dificultadas por la carencia de los medios adecuados para su atención.

Además de las implicaciones personales, no hay que perder de vista las implicaciones que ello representa para el resto de la tripulación, ya que significará una sobrecarga de trabajo y fatiga que puede desembocar en accidentes laborales.

Estas circunstancias vienen a resaltar la importancia que adquiere la tarea de previsión y educación sanitaria entre los trabajadores del mar. El reconocimiento médico previo al embarque resulta un arma fundamental. Por lo general, dicho reconocimiento supone al trabajador dos visitas al centro. En la primera se llevan a cabo los análisis y demás pruebas requeridas por el médico. Una vez obtenidos estos resultados, el interesado pide cita por teléfono, algo que se concede con una demora de unos dos o tres días. Esta demora se puede ver incrementada en los períodos de paro biológico o de vacaciones, aunque en todo caso, nunca excede de los diez días.

Una vez realizadas las exploraciones pertinentes, se le entrega al trabajador la cartilla con el resultado de «apto» o «no apto» y con una validez de tiempo determinada, que puede llegar hasta un máximo de dos años.

El Instituto Social de la Marina ha ampliado a lo largo de los últimos años su red de Centros de Reconocimientos Previos al Embarque, y ello en razón de que se pretende acercar los medios a los trabajadores evitando largos desplazamientos y facilitando,

CUADRO 1

	RECONOCIMIENTOS MEDICOS PREVIOS AL EMBARQUE				CURSOS DE FORMACION SANITARIA	
	CON MEDIOS PROPIOS	CON MEDIOS AJENOS	TOTAL RECONOCIMIENTOS	INFORMATIZADOS	FINALIZADOS	ASISTENTES
1985 .....	—	—	41.899	—	24	—
1986 .....	30.967	17.953	48.920	26.107	18	444
1987 .....	38.978	18.909	57.887	29.866	37	964
1988 .....	59.336	8.188	67.524	36.345	78	1.000
1989 .....	61.464	4.167	65.631	36.076	95	1.368
1990 .....	63.104	1.155	64.259	28.370	86	1.288
1991 .....	67.091	172	67.263	47.717	112	2.389

tación a través de los centros sanitarios, Centro Radio Médico y el buque-hospital «Esperanza del Mar». La promoción de la salud se cumplimenta con los cursos de sanidad marítima, y la prevención —considerada como pieza fundamental para asegurar el bienestar de las gentes del mar—, a través de los reconocimientos médicos previos al embarque. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos, tanto

en medios como en educación sanitaria, los reconocimientos médicos adolecen, en muchos casos, de una falta de colaboración por parte de los que debieran ser los principales interesados: las personas que efectúan su trabajo a bordo de un barco. Las causas de esta situación, así como de los esfuerzos que está realizando el ISM, y los que probablemente tenga que seguir haciendo quedan

esbozados en el estudio elaborado por el Gabinete de Sociología del ISM.

### Reconocimiento médico

Gran parte de la flota española, tanto mercante como pesquera, realiza la mayor parte de su actividad en alta mar, tardando en ocasio-



en definitiva, que el trabajador pueda compatibilizar sus ocupaciones con la realización del reconocimiento médico.

En la actualidad existen 36 centros distribuidos a lo largo de la costa, a los que se han sumado recientemente los de Palamós (Girona), Isla Cristina (Huelva) y Muros y Corcubión (La Coruña), que cuentan con un médico cada uno. Asimismo, está previsto que se incremente la dotación de personal en otros tres centros ya en funcionamiento. Este importante esfuerzo, que se viene realizando desde años atrás, ha supuesto un descenso en la proporción del número de afilados por médico que, junto a las campañas de información y concienciación llevadas a cabo por los propios médicos, ha desembocado en una mejora del servicio y en una mayor implantación de los reconocimientos médicos.

### Evolución satisfactoria

Según los estudios realizados, apoyados en la experiencia de los últimos años, se puede aseverar que hay una relación directa entre la accesibilidad a los centros para afectar el reconocimiento médico y el número de trabajadores que acuden a realizarlo. Esta situación se refleja en el significativo incremento en el número de reconocimientos entre los años 1987 y 1988, período en el que entraron en funcionamiento diez centros de Sanidad Marítima. En la misma línea, se produjo una importante reducción en los reconocimientos realizados por medios ajenos al ISM.

Aunque en 1989 se detecta un retroceso en el número de reconocimientos, en la práctica se trata de una reducción en términos absolutos. Es decir, se produce una disminución, en ese período de tiempo, del número de afiliados, por lo que en términos relativos se puede de-

cir que prosigue el aumento de reconocimientos.

Este incremento se hace aún más patente en los nueve primeros meses de 1991, en los que se habían realizado más de 52.000 reconocimientos, por poco más de 64.000 en todo el año de 1990. En la actualidad, el Informe de

Gestión del ISM estima que se pueden alcanzar cerca de 70.000 reconocimientos, muy por encima de los objetivos marcados por el Servicio de Sanidad Marítima, que los situaba alrededor de los 61.000. Este mismo informe pronostica una cifra inferior a los 200 reconocimientos realiza-

Gráfico 1

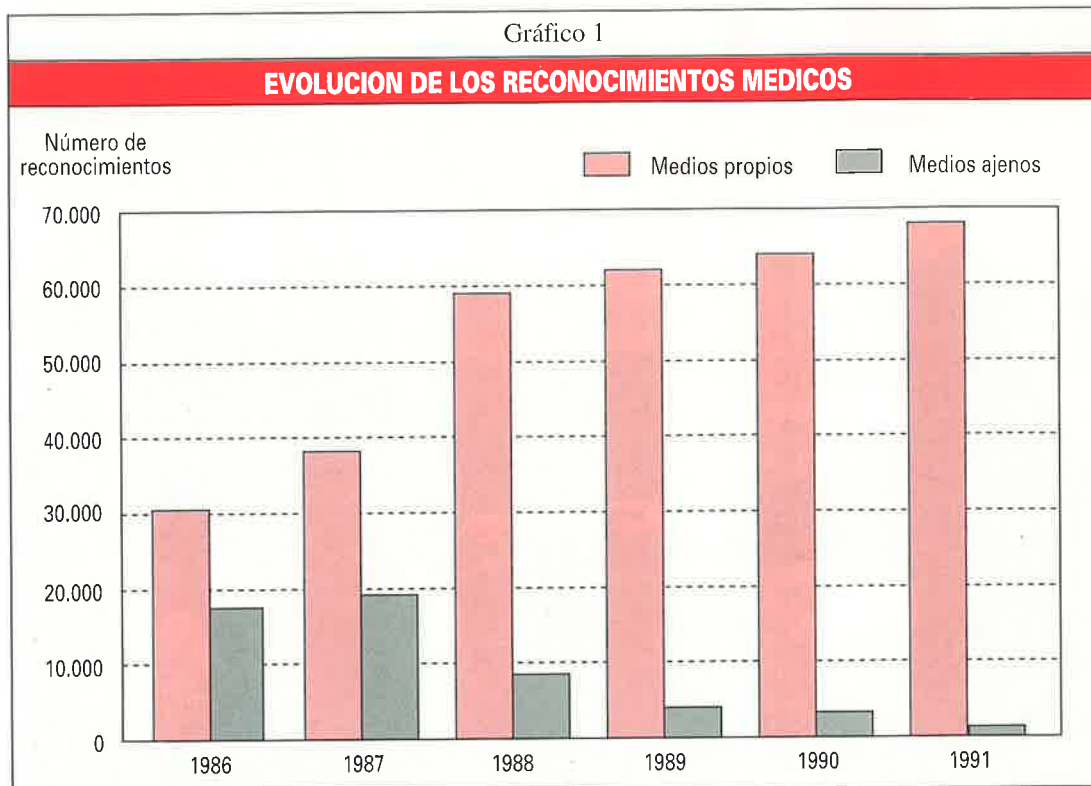
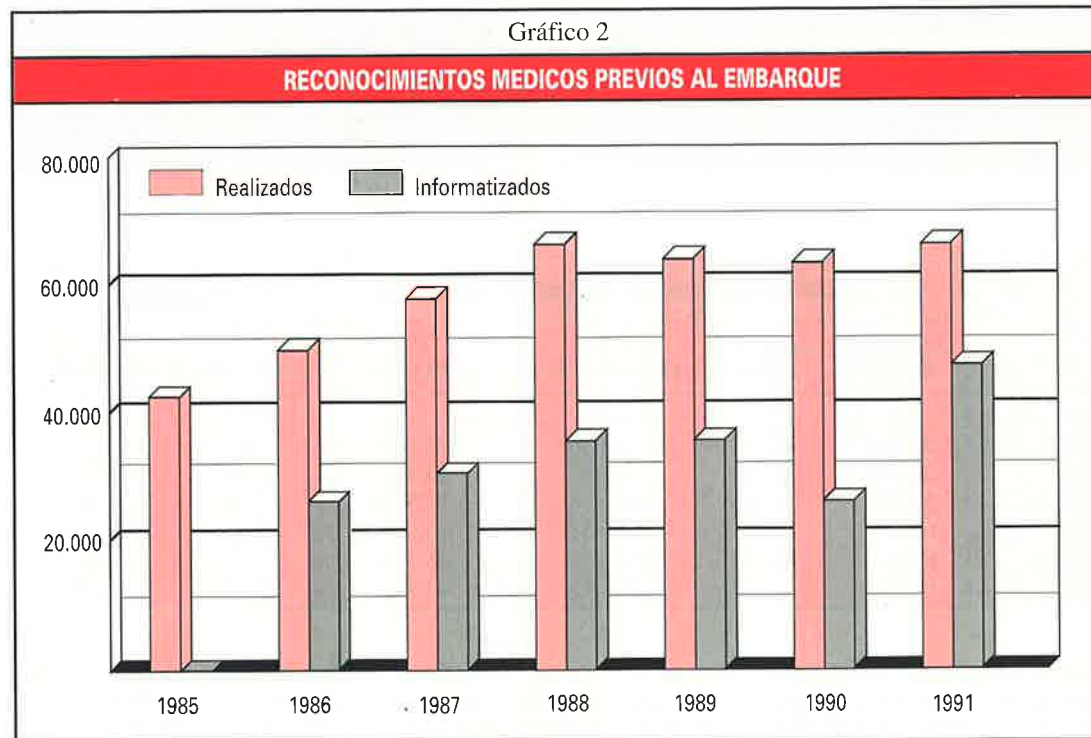


Gráfico 2





## Concienciación

En este sentido, los mayores esfuerzos del ISM van dirigidos al sector pesquero. Se estudian actuaciones encaminadas a adecuar los medios a las necesidades, teniendo en cuenta las características de la flota y las paradas biológicas, así como llegar a acuerdos con las cofradías de pescadores para efectuar los reconocimientos médicos por puertos.

Sin lugar a dudas, y tras este esfuerzo material y de medios, sigue teniendo una importancia capital la concienciación. No se trata sólo de lograr un acercamiento al trabajador de los centros sanitarios, de evitarle molestias y facilitar el cumplimiento de este requisito, sino de hacerle comprender la importancia que, fundamentalmente para él, tiene este acto. Es su propia salud y bienestar lo que está en juego. La materialización de este esfuerzo queda patente en los 112 cursos de formación sanitaria impartidos durante 1991, con un total de 2.389 asistentes, por los 86 que tuvieron lugar en 1990 y 1.288 asistentes.

La prohibición de embarcar sin la realización de un examen médico previo está legislada desde hace muchos años. El Estado español firmó el Convenio número 73 de la Organización Internacional del Trabajo en junio de 1946. Los esfuerzos encaminados a que se cumpla esa reglamentación no son gratuitos. La dureza del trabajo en el mar, así como la falta de medios adecuados para tratar una afección, pueden ser fatales. El viejo dicho de «*Más vale prevenir que curar*» cobra, en esta ocasión, mayor importancia si cabe. Y en hacer que así se entienda van dirigidos los esfuerzos del Servicio de Sanidad Marítima a través de los cursos de educación sanitaria. ■

Raúl GUTIERREZ

dos con medios ajenos (al final fueron 172, ver cuadro), frente a los 1.155 que se efectuaron en 1990. Todo ello viene a remarcar el importante esfuerzo en medios desplegado en estos últimos años (gráfico 1).

El horario en el que se realizan los reconocimientos médicos previos al embarque es otro dato a tener muy en cuenta, como ya se señaló anteriormente. El trabajador, en el peor de los casos, puede perder hasta dos días de dedicación laboral para realizarse las pruebas. En este sentido, se están realizando estudios para adecuar los horarios a las necesidades de la zona, que vendrán marcadas por el tipo de pesca (de hecho, hay centros donde también se realizan estas pruebas en horario de tarde).

Y es que la situación varía enormemente según el sector de que se trate. Así, mientras en la Marina Mercante se registra prácticamente un 100 por 100 en el número de reconocimientos médicos, debido a una mayor disponibilidad de tiempo y, evidentemente, a un más riguroso control de las navieras y patronos, en el sector pesquero todavía no se han alcanzado estas cifras.





**Curso  
organizado  
por el  
Ministerio de  
Sanidad y la  
Fundación  
Mapfre**

# LA SALUD Y EL TRABAJO EN LA MAR

La salud en el trabajo, concretamente en los sectores de mayor riesgo, entre los que destaca la pesca, son objeto de gran atención en los últimos años. El concepto de Medicina del Trabajo surgió como consecuencia de la revolución industrial y, poco a poco, los trabajadores se agruparon en sindicatos para mejorar las condiciones de vida y trabajo de los obreros. Uno de sus objetivos es proteger la salud de los mismos durante el desempeño y desarrollo de su labor. Así surgen organismos supranacionales como la OIT, y dentro de la CE se desarrollaron diferentes programas sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo. Dentro del Año Europeo de Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, declarado en marzo del presente año, el Ministerio de Sanidad, junto con la Fundación Mapfre Medicina, han realizado un Curso de Salud Ocupacional, celebrado del 5 al 23 de octubre, dirigido a médicos de empresas, responsables de servicios, entre los que se han tratado, entre otros muchos temas, la medicina en el ámbito marítimo.

**C**ADA vez es más evidente la necesidad de sensibilizar a los trabajadores en la prevención de accidentes de trabajo. Con esta finalidad se declaró el Año Europeo de Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo. El sector de mayor riesgo de accidentes es la pesca, que es diez veces más elevado que en la minería y la agricultura. Los trabajadores del mar se desenvuelven en un medio adverso: la mar; junto a esto, las condiciones de vida y trabajo son muy duras. «La medicina en el trabajo y el trabajo en la mar» ha sido una de las ponencias desarrolladas en el Curso de Salud Ocupacional







da la información sanitaria de los trabajadores en una historia clínica única con todos los datos médicos de interés.

De Miguel destacó en su ponencia el papel de los centros periféricos de Sanidad Marítima, distribuidos por toda la costa y las islas españolas, ubicados siempre en instalaciones del ISM, generalmente en Casas del Mar. Dijo que entre las principales actividades de los 36 centros abiertos en la actualidad están los reconocimientos médicos previos al embarque, la impartición de cursos de formación sanitaria y estudios epidemiológicos, campañas de promoción y prevención de la salud y campañas de vacunación.

En cuarto lugar habló del Centro Radio-Médico, que proporciona gratuitamente consulta médica por radio de manera ininterrumpida las veinticuatro horas del día, todos los días del año, a cualquier barco que lo solicite, independientemente de su nacionalidad y de la ruta o caladero en que se encuentren. Además, hizo mención, en quinto lugar, del buque «Esperanza del Mar», que presta desde 1982 su apoyo sanitario a la flota pesquera española que faena en aguas del caladero canario-sahariano, en el que se encuentran habitualmente unas 10.000 embarcaciones.

Para finalizar su intervención sobre los medios de que dispone el Servicio de Sanidad Marítima del ISM, María Teresa de Miguel se refirió a los centros asistenciales en el extranjero, ubicados en las zonas y caladeros que registran mayor presencia de flota española. En la actualidad hay ocho abiertos, y en todos ellos existe, al menos, un médico español, que actúa como director del centro, y cuentan con el personal auxiliar y subalterno nativo o español preciso. ■

I. O.

organizado por el Ministerio de Sanidad y la Fundación Mapfre Medicina por la jefa del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, María Teresa de Miguel. De Miguel expuso las medidas de prevención y asistencia a trabajadores del mar que se está realizando en nuestro país a nivel institucional.

La jefa del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, quien señaló la imposibilidad de organizar servicios médicos de empresa convencionales entre los trabajadores del mar, habló de las medidas adoptadas tanto a nivel comunitario como nacional para mejorar la salud

de la gente del sector marítimo. De Miguel hizo referencia a una Directiva comunitaria sobre medidas mínimas de salud que deben cumplir los buques mercantes y de pesca de la CE, aprobada el pasado mes de abril. Los países miembro deberán actualizar su legislación en estas normas mínimas antes del 31 de diciembre de 1994, fecha en que la Directiva entrará en vigor y será de obligado cumplimiento.

En relación a la situación en España, destacó que las carencias médicas de este sector se detectaron hace tiempo. «Para ello el Ministerio de Trabajo,

a través del ISM, diseñó en 1984 el Programa de Sanidad Marítima (PSM), que está llevando a cabo una medicina preventivo-asistencial integrada para el hombre del mar.

Entre los medios con que cuenta el Servicio de Sanidad Marítima del ISM están el Centro Coordinador, ubicado en los Servicios Centrales de Madrid. Es el encargado de planificar, programar y organizar todas las actividades. En segundo lugar, la jefa del Servicio de Sanidad Marítima del ISM habló de la aplicación informática y banco de datos sanitario, en el que se integra to-

Te interesa  
**SABER**

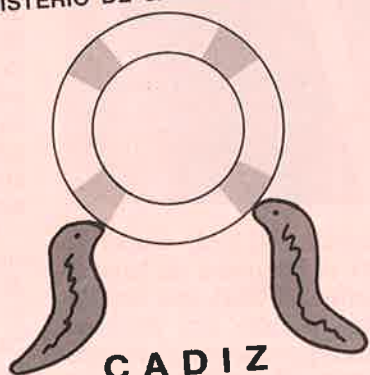
# I JORNADAS NACIONALES DE MEDICINA MARITIMA

La mar ha sido y es un recurso poderosísimo como fuente primaria de alimentación y como vía importantísima de comunicación, pero también fuente de dolor y sufrimiento. «Traicionera» es el adjetivo que mejor define a este

medio, plagado de misterios y sobresaltos. Las condiciones de vida en la mar, que siempre han sido duras y penosas, han originado la necesidad de la figura de los médicos en las embarcaciones desde muy antiguo. La constante histórica de la medicina en la mar, la importancia de la especialización y de los Centros Radio-Médicos, y los programas comunitarios sobre la salud de los trabajadores, fueron algunos de los temas abordados en las I Jornadas Nacionales de Medicina Marítima. Estas jornadas, celebradas en la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz, han sido publicadas recientemente por el ISM ante su interés para la mejora de la salud de los hombres de mar.

## ACTAS PRIMERAS ■ JORNADAS ■ NACIONALES DE MEDICINA MARITIMA

DECLARADO DE INTERES SANITARIO POR  
EL MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO



**CADIZ**

1 y 2 Noviembre, 1991

ESCUELA SUPERIOR DE LA MARINA CIVIL, UNIVERSIDAD DE CADIZ

**L**as I Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, celebradas en Cádiz y publicadas recientemente en un libro por el ISM, tuvieron como objetivo principal lograr unas jornadas multidisciplinarias a las que asistieran los distintos profesionales y estudiantes implicados en la Medicina Marítima para mejorar la salud de los trabajadores de la mar. De las distintas conferencias y mesas redondas surgieron una serie de conclusiones, entre las que cabe destacar la necesidad de potenciar la formación sanitaria del marino, dándole un carácter claramente teórico-práctico; seguir avanzando en los servicios que prestan los Centros Radio-Médicos; incrementar los estudios epidemiológicos de las distintas poblaciones marítimo-pesqueras, siendo necesario profundizar en la investigación de los aspectos psicológicos de los profesionales de la mar, y, por último, una buena coordinación entre las distintas administraciones e instituciones implicadas en todo lo referente a la salud del marino.

## Centros Radio-Médicos

Los marinos constituyen una población de alto riesgo desde el punto de vista sanitario cuando están en alta mar, ya que se ven sometidos a un gran aislamiento y no disponen de un médico entre la tripulación. Para mejorar esta situación es necesario, según quedó de manifiesto en estas jornadas marítimas celebradas en Cádiz, desarrollar la educación sanitaria de los marinos; realizar reconocimientos médicos previos al embarque, que en España se hacen en los Centros de Sanidad Marítima del ISM; disponer de adecuados botiquines a bordo; tener la guía médica del barco, y potenciar los servicios Radio-Médicos.

En referencia a los Centros Radio-Médicos, se destacó el importante avance para la asistencia médica a bordo, que supuso la creación de los C. R. M., así como la necesidad de que vayan progresando y profundizando en la prestación de un servicio tan vital. Desde que se puso un funcionamiento el C. R. M. E., el 1 de mayo de 1979, se atendieron un total de 35.534 llamadas, siendo en 1989 el número medio de consultas de 20 al día, de las cuales el 80 por 100 procedía de buques pesqueros.

En cuanto a los programas comunitarios, se destacó el peso específico y la importancia de la experiencia y opinión de España en el Programa Comunitario MAC-NET, creado en 1986 para mejorar las condiciones médico-asistenciales de la gente del mar. Por su parte, el MAC-NET ha influido también en la evolución del Programa de Sanidad Marítima del ISM, cuyo objetivo es realizar una medicina preventivo-asistencial del trabajador del mar para protegerle en las situaciones de mayor carencia sanitaria, es decir, cuando estén embar-

**El número medio de consultas de los Centros Radio-Médicos en 1989 fueron de 20 al día, de los cuales el 80 por 100 procedía de buques pesqueros.**

**España ejerce, gracias a su experiencia y al número de trabajadores del mar que tiene, un gran peso sobre el programa comunitario MAC-NET, cuyo objetivo es mejorar las condiciones médico-asistenciales de los marinos.**



cados y necesiten atención médica a bordo o en puertos extranjeros. Esta influencia del programa comunitario se ha notado fundamentalmente en la organización de los cursos de formación sanitaria para los marinos.

En otra ponencia desarrollada durante estas jornadas se presentaron las conclusiones de un estudio sobre trabajadores del mar de la provincia de Cádiz, demostrándose que el nivel socio-económico de la población estudiada era medio-bajo; sobre el conocimiento sanitario, más de la mitad de los encuestados demostraron un nivel medio, y la mayoría se mostró partidario de recibir formación sanitaria, manifestando más interés por los temas de primeros auxi-

lios. El conocimiento del Servicio de Sanidad Marítima es escaso, ya que tan sólo el 41 por 100 cree conocerlo y únicamente el 32 por 100 parece saberlo realmente. Para finalizar el estudio, se vio que respecto a la alimentación hay un alto consumo de alimentos ricos en fibra y casi la mitad reconoce abusar de grasas animales. Además, se demostró un alto consumo en tabaco, alcohol y drogas.

En la conferencia «Hacia una especialización en Medicina Preventiva: Máster de Sanidad Marítima», celebrada el segundo día de las jornadas, se puso de relieve la necesidad de una especialización en Medicina Marítima. «Proponemos un máster universitario en el que consi-

deramos imprescindible y necesaria la implicación del ISM como organismo responsable e institucional de la asistencia de nuestros profesionales del mar en la formación de médicos marinos», aseguró el ponente. El perfil del médico marino actual debería ser, según quedó expuesto, el de un profesional preparado en asumir tareas de Medicina Marítima en dos ámbitos geográficos: el puerto y a bordo de buques. En ambas situaciones serán actuaciones preventivo-asistenciales.

Otro aspecto de vital importancia de la vida en el mar, y que se trató con detalle en estas jornadas y están recogidas en el libro publicado por el ISM, son las enfermedades mentales en el medio marítimo. En este sentido, la introducción de nuevas tecnologías en los buques han producido mejoras, pero las nuevas circunstancias en las que se realiza el trabajo (aislamiento, máquinas, largos períodos sin tocar puerto, etcétera) ha aumentado el estrés psíquico.

Entre los principales factores estresantes en navegación está la continua exposición al ruido, que puede tener efectos físicos y psicosociales. Como consecuencias más sobresalientes están los dolores de cabeza y la pérdida de audición. En segundo lugar están las vibraciones y el movimiento, que pueden provocar mareos, vómitos y pérdida del equilibrio, entre otros muchos efectos. Destacan también la necesidad de una buena iluminación y, en cuarto lugar, la carga del barco, como otro factor estresante. El transporte de mercancías peligrosas o inflamables recesitan un sobre esfuerzo, aumentando la fatiga física y mental. También se citan como factores estresantes el trabajo por turnos y el aislamiento. ■

I. O



## Comienzo de los Cursos de Formación Ocupacional Marítima

# BAMIO INICIO SU ANDADURA



El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, en Villagarcía de Arosa, inicia el curso 1992-93. De los más de treinta cursos que se impartirán a lo largo de este año, ocho de ellos comenzaron su andadura a primeros de noviembre, y se prevé la asistencia de unos cien alumnos de toda España. La amplia oferta formativa, que es de carácter gratuito, tiene como principal objetivo lograr una mayor capacitación profesional de la gente del mar que les permita incorporarse con rapidez al mundo laboral.

OFERTA FORMATIVA GENERAL	
AREAS	TECNICAS
AUTOMATICA	Neumática y Electroneumática Hidráulica Control de Procesos Robotización Hidráulica y Neumática
MECANICA INDUSTRIAL	Torno Paralelo y Control Numérico Fresadora Universal y Control Numérico Metrología
SOLDADURA Y CALDERERIA	Soldadura Eléctrica Soldadura Oxiacetilénica Tig de estructuras Mig-Mag de estructuras
FRIJO Y CLIMATIZACION	Sistemas Climatizados Frio Industrial
MECANICA DE MANTENIMIENTO	Mecánica de Motores Marinos Simulación de Sala de Máquinas
ELECTRICIDAD	Instalaciones Eléctricas Civiles e Industriales Máquinas Eléctricas Automatismos Eléctricos (Control Lógico Programado)
ELECTRONICA	Electrónica General y Electrónica Digital Electrónica Industrial Radiocomunicaciones Marítimas Equipos de Navegación
FONDA	Cocina - Hostelería Técnicas Organizativas
GESTION Y ADMINISTRACION	Gestión Industrial aplicada a Pesca y Marina Mercante Marketing y Comercialización Fletamentos Recursos Humanos Técnicas Comerciales Aplicaciones Informáticas Diseño asistido por Ordenador
COMUNICACIONES MARITIMAS	Operador Radiotelefonista Simulación de Comunicaciones Via Satélite
NAVEGACION	Simulación Navegación (Radar, Arpa) Equipos Electrónicos de Navegación
OPERACIONES DE CARGA / DESCARGA	Carga / Descarga B/T Petroleros Carga / Descarga B/T Gaseros Carga / Descarga B/T Químicos Gas Inerte y Lavado con Crudo Contenedores
TECNICAS DE PESCA	Construcción y diseño de Artes y Aparejos de Pesca Técnicas de manipulación de Artes de Pesca: - Simulación - Aplicación Técnico-práctica sobre plataforma de maniobras
SEGURIDAD MARITIMA	Supervivencia en el Mar (I y II) Lucha contra incendios (I y II) Técnicas de Organización Mantenimiento de Equipos e Instalaciones
SANIDAD MARITIMA	Niveles determinados por la Directiva (CEE) 4951/92: FORMAC (I y II) Ergonomía Formadores de Sanidad Socorrismo y Primeros Auxilios
VIARIOS	Procesado de Pescado Inglés Técnico Marítimo Ocupaciones Portuarias Organización y Realización de Congresos, Seminarios, Simposiums sobre el Sector, etc...

## PROGRAMACION DE CURSOS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Sep.																															
Oct.																															
Nov.	9		9		9																		9	9	9	23					
Dic.	17		17		23																		23	11	23	23					
Ene.	11						11	11	11																			11	11	25	
Feb.								5	8																				26		
Mar.						15				12	1																9				
Abr.	9	12			9		23					19																	12	21	
May.			6																										21	30	
Jun.								10					6																3	21	3
Jul.														14																14	
														30	23															2	30
	DEPARTAMENTO DE ELECTRICIDAD Y ELECTRONICA										DEPARTAMENTO DE MAQUINAS										DEPARTAMENTO MARITIMO										



**La promoción en el trabajo representa para el trabajador un aliciente, un acicate, para hacer su función cada día un poco mejor. A la vez que incentivo, la promoción en el trabajo es uno de los derechos laborales de los que puede y debe hacer uso el trabajador. Esta promoción resulta beneficiosa tanto para el empresario como para el trabajador.**

## Promoción en el trabajo: ASCENSOS-CLASIFICACION

**P**ARA el empresario la promoción es beneficiosa, porque ve que el obrero que se está formando en la empresa progresa e incluso va dominando todas y cada una de las fases de producción, lo que favorece un mayor crecimiento de la productividad y la posibilidad, incluso, de evitar contrataciones para estadios o niveles superiores, al estar capacitado el trabajador que ha ido ascendiendo y promocionándose en el trabajo. Y para el trabajador, es beneficiosa la promoción, porque evita la rutina y la monotonía en el trabajo. Lo hace con más ganas, pues sabe que si las cosas las hace bien puede promoverse un ascenso e ir ocupando puestos cada vez más superiores, a la vez que la perspectiva de una promoción le incita a prepararse mejor para estar en las mejores condiciones posibles a la hora de optar a una categoría superior.

El artículo 22 del Estatuto de los Trabajadores (E. T.) tiene en cuenta estos objetivos y califica la promoción y formación profesional como derecho del trabajador.

Esta promoción consiste en favorecer la preparación y formación del trabajador compatibilizándola con la actividad.

De esta forma el trabajador tiene derecho:

— A disfrutar de los permisos necesarios para acudir a exámenes.

— Preferencia a elegir turno de trabajo en el supuesto de que curse estudios con regularidad de cara a obtener un título académico o profesional.

— Puede adaptar la jornada de trabajo ordinaria con el objeto de asistir a cursos de formación profesional.

— Tiene la posibilidad de solicitar que se le conceda el permiso oportuno de formación o perfeccionamiento profesional reservándole el puesto de trabajo.

Los convenios colectivos, a este respecto, inciden y recogen los términos, la forma, el grado de utilización y aprovechamiento de estos derechos indicados.

### Ascensos

El ascenso representa para el trabajador una promoción profesional, significa acceder a una categoría profesional superior. Dinámica ésta que interesa, como ya hemos dicho, a empresarios y trabajadores. Ascenso que el trabajador se gana por la adquisición de nuevas cualificaciones o por el perfeccionamiento de cualificaciones anteriores.

De ahí que el E. T. diga que «los ascensos de categoría profesional se producirán teniendo en cuenta la formación, méritos, antigüedad del trabajador, así como facultades organizativas del empresario, sin perjuicio de lo que pueda pactarse en convenio colectivo».

En general, los convenios regulan los ascensos y exigen generalmente como primer requisito que haya una *vacante* a la que ascender, que puede ser por nueva creación o porque se ha producido una baja por quien la ocupa.

Llegado este momento, se hace patente y necesaria la formación adquirida o que se esté adquiriendo a la vez que se está trabajando, porque muchas de las vacantes se ocuparán por puestos inferiores, que a través de pruebas y exámenes demostrarán que están capacitados para desempeñar la vacante a la que se opta.

Otras veces el ascenso se produce por la concurrencia de méritos, generalmente por antigüedad, lo que nos demuestra la importancia del desempeño, constancia en una categoría determinada...

### Clasificación

La clasificación profesional presenta problemas que derivan del desajuste o discrepancia entre la categoría que un trabajador ostenta, la que consta en la nómina, y la categoría que le debiera corresponder como consecuencia de estar realizando tareas correspondientes bien a categorías superiores o bien a categoría inferior a la acordada y pactada en el contrato de trabajo.

Toda esta problemática está tratada en el artículo 23 del Estatuto de los Trabajadores.



Este desajuste entre categoría asignada o pactada y efectivamente desempeñada conlleva la adquisición de unos derechos en unos casos y mantenimiento de los pactados en otros, como es el caso de que el trabajador desempeñe funciones de inferior categoría a la pactada.

## Trabajos de superior categoría

En el caso de que un trabajador venga realizando funciones que correspondan a una categoría superior a la que tiene reconocida por un período de *seis meses* durante un año, o de *ocho meses* durante dos años, puede reclamar la clasificación adecuada ante la dirección de la empresa.

Si la empresa se negara a otorgar la clasificación solicitada, puede reclamar ante la jurisdicción competente, en este caso la Social, y a esta reclamación debe acompañar:

— Informe del comité de Empresa, o de los delegados de personal en su caso.

— Y además, de oficio, el Juzgado correspondiente que entienda de la reclamación solicitará de la Inspección de Trabajo que informe sobre los hechos expuestos en la demanda y circunstancias concurrentes relativas a la actividad del trabajador-sector.

Si el trabajador desempeña funciones de categoría superior, pero el ascenso está vetado por ministerio de la ley o del convenio colectivo y, por tanto, no puede el trabajador acceder a la categoría superior, en este caso siempre *tendría derecho a la diferencia económica* que medie entre la categoría asignada y la reclamada.

Esta reclamación, si el empresario sigue sin reconocerla, debe hacerse anualmente, dado que el tiempo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de trabajo es de *un año*, y así sucesivamente y mientras persista la efectiva realización de funciones que correspondan a esa categoría superior solicitada.

Se requieren pues, tres requisitos para acceder a la categoría superior:

— Tiempo por más de seis meses durante un año y ocho durante dos años.

— Realización efectiva de las funciones de la categoría superior reclamada.

— Informe del comité de empresa o delegados de personal.

## Trabajos de inferior categoría

Es el supuesto contrario al mencionado en el punto anterior. En este caso el trabajador está realizando funciones que corresponden a categoría inferior a la asignada o pactada en su contrato.

El empresario, por necesidades perentorias e imprevisibles de la actividad productiva, puede destinar a un trabajador a realizar tareas correspondientes a categoría inferior a la suya.

En este supuesto el empresario viene obligado a:

— Que este destino lo sea por el tiempo estrictamente imprescindible.

— Mantenerle, a ese trabajador que lo destina a realizar funciones inferiores, la retribución correspondiente a la categoría pactada y demás derechos derivados de la categoría profesional que le tiene reconocida.

— Poner estos hechos en conocimiento de los representantes legales de los trabajadores: comité de empresa o delegados de personal.

## Promoción económica

Todo trabajador, además de su sueldo estricto, tiene derecho a una promoción económica cuyos términos figuran en el convenio colectivo de aplicación o en el contrato individual. Es frecuente en este sentido, a título de ejemplo, los bonos, que son simplemente cantidades de dinero a abonar al trabajador, y que están en función del cumplimiento

de objetivos marcados por la empresa.

También tiene derecho el trabajador a que su sueldo se incremente por efecto de la antigüedad, que bien se revisa por trienios, la forma más común, o por quinquenios.

La acumulación de los incrementos por antigüedad tiene unos topes respecto del sueldo base.

Así, no podrá suponer:

— Más del 10 por 100 a los cinco años.

— Más del 25 por 100 a los quince.

— Más del 40 por 100 a los veinte.

— Más del 60 por 100 a los veinticinco o más años de servicio.

## Proceso de reclamación

Como ya se ha dicho, ante la negativa de la empresa a otorgar la categoría superior, el trabajador deberá acudir a la reclamación judicial.

El órgano judicial competente es el Social, las antiguas magistraturas, hoy Juzgados de lo Social, habiendo reclamado previamente por el Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación (SMAC), como es preceptivo.

A la demanda se acompañará el Informe del comité de empresa, o en su caso, justificante de haberlo solicitado y no haber sido expedido en el plazo de quince días desde la solicitud.

El Juzgado solicitará a la Inspección de Trabajo que emita el informe correspondiente.

La sentencia que recaiga del Juzgado de lo Social no admite recurso, según el artículo 137 de la Ley de Procedimiento Laboral, si bien la Jurisprudencia ha entendido que cabe recurso siempre que la diferencia económica solicitada entre la categoría que ostenta y la que se solicita sea superior a 300.000 pesetas. ■

José Manuel  
MARTINEZ GALAN  
Abogado





Según el Comité de Expertos de la Organización Mundial de la Salud, se entiende como hipertensión «la elevación crónica de la presión sanguínea sistólica, de la diastólica o de ambas en las arterias». Como una presión sistólica igual o superior a 160 milímetros de mercurio (mmHg) y además, e independientemente, una presión diastólica igual o superior a 95 mmHg (se considera la presión sistólica como la cifra superior y diastólica como la cifra inferior que normalmente se consignan en la toma de la tensión arterial).

**Sanidad a bordo**

# LA HIPERTENSION ARTERIAL

**L**A hipertensión arterial es uno de los factores de riesgo cardiovascular más importante. Es la enfermedad crónica más común en todos los países desarrollados, llegando a ser su prevalencia de un 25 por 100 en los adultos de algunos de estos países y estando, en general, cercana al 20 por 100 en la mayoría. En España se estima que la prevalencia es de alrededor del 20 por 100 en los mayores de veinte años, pero la mitad de estos individuos desconocen que padecen esta enfermedad.

## Origen. Etiología

En el 90-95 por 100 de los casos no se encuentra ninguna causa conocida y se habla de hipertensión esencial o primaria. Cuando se encuentra alguna causa responsable se habla de hipertensión secundaria.

La hipertensión esencial o primaria, a la que nos referiremos en adelante, suele asociarse a ciertos factores de riesgo, que sin ser el origen directo de la hipertensión, favorecen el aumento de la misma. Entre ellos se encuentran:

1. Ingesta excesiva de sal y de otros componentes, como las grasas, el colesterol, las proteínas, el calcio...
2. La obesidad: el sobrepeso produce aumento de presión arterial.
3. Alcohol: en grandes cantidades se relaciona con la hipertensión.
4. Ejercicio físico: hay una asociación *inversa* entre

la práctica del ejercicio físico y los niveles de presión sistólica.

5. Factores psicológicos y sociales: las alteraciones emocionales agudas, así como las situaciones prolongadas de estrés, pueden favorecer la aparición de hipertensión.

En numerosos estudios se comprueba que la prevalencia de la hipertensión es mayor entre los individuos de posición social inferior.

6. Edad y sexo: la hipertensión es más frecuente entre adultos y ancianos que entre jóvenes.

Antes de los treinta y cinco-cuarenta años la hipertensión es más frecuente en el sexo masculino, mientras

que a partir de los sesenta y cinco años se hace mucho más común en el sexo femenino.

7. Factores genéticos: parece ser que la transmisión hereditaria tiene cierta influencia en las cifras tensionales.

8. Otros factores: respecto al hábito de fumar y al café y su componente básico, la cafeína, nada permite, por el momento, establecer una asociación causal con la hipertensión arterial.

## Síntomas de la hipertensión

La mayoría de los pacientes hipertensos permanecen asintomáticos, es decir, sin

Sal, grasas, obesidad, alcohol, falta de ejercicio físico y alteraciones emocionales agudas favorecen su desarrollo





## TARJETA DEL HIPERTENSO

### LA HIPERTENSION "No duele pero mata"

Cumpla estrictamente las instrucciones de su médico

### NORMAS PARA EL HIPERTENSO

- Reduzca el consumo de sal.
- Evite el exceso de peso.
- Practique ejercicio moderado con regularidad.
- Conduzca con calma y prudencia.
- No fume.
- Modere la ingestión de bebidas alcohólicas.
- Procure dormir no menos de ocho horas.

**ES UN CONSEJO DE LA LIGA ESPAÑOLA PARA LA LUCHA  
CONTRA LA HIPERTENSION ARTERIAL**



clínica, hasta el descubrimiento causal de las cifras tensionales elevadas o hasta que hacen su aparición algunas de las complicaciones graves de la enfermedad.

Los síntomas más frecuentes son la cefalea (dolor de cabeza), que se presenta por la mañana y en la zona de la nuca; la dificultad para respirar, sensación de mareo, trastornos de la visión, hemorragias nasales, palpitaciones y fatiga muscular.

Otras veces se presenta con sintomatología más grave debido a complicaciones directas de la hipertensión, tales como la insuficiencia cardíaca, infarto de miocardio, edema agudo de pulmón...

### Diagnóstico

Se suele detectar a través de la medida de las cifras de presión arterial que puede hacerse con diversos aparatos. El más aconsejable es el tradicional esfigmomanómetro de mercurio, aunque también pueden utilizarse otros aparatos electrónicos y de medida digital que son de más fácil manejo.

Cuando las cifras son superiores a 160 mmHg para la presión sistólica y 95 ó más mmHg para la diastólica, medidas en varias ocasiones, se dice que el individuo es hipertenso.

La medida de la presión se debe hacer estando relajado y en posición de sentado o tumbado.

Normalmente, en los reconocimientos previos a embarque que realizan los facultativos de Sanidad Marítima se toma la tensión arterial de forma rutinaria. Esto permite detectar los posibles hipertensos y proceder a su tratamiento.

Asimismo, en los cursos de Formación Sanitaria impartidos por estos facultativos se enseña de manera práctica a tomar la tensión arterial, que resulta ser una de las constantes vitales, junto con el pulso y la temperatura, que en la mayoría de las ocasiones son requeridas por el doctor del Centro Radiomédico al realizar la consulta.

### Prevención y tratamiento

Una vez que el paciente ha sido diagnosticado de hipertensión arterial y dependiendo de la gravedad de ésta, se adoptan las medidas terapéuticas necesarias. En primer lugar, se trata al paciente con una serie de medidas generales, como:

1. Reducción de la ingesta de sal.
2. Reducción del peso a través de la dieta hipocalórica.
3. Evitar, dentro de lo posible, el estrés emocional y ambiental.
4. Ejercicio físico regular y moderado.
5. Abstención ingesta de alcohol.
6. Tabaco. Es importante que el paciente deje de fumar, ya que es un factor multiplicador del riesgo cardiovascular y puede precipitar la fase maligna y grave de la hipertensión.

Si con estas medidas generales la tensión no desciende a cifras normales, el médico se encargará de añadir los fármacos necesarios para su control, ya que actualmente se dispone de gran variedad de éstos para adaptar el tratamiento a cada persona. ■

**Ana MARTIN**  
Médico de Sanidad Marítima



## COMISMAR crea una nueva Comisión Técnica para Riesgos

La organización de Comisarios de Averías, Peritos Tasadores de Seguros y Liquidadores de Averías, COMISMAR, ha constituido una nueva Comisión Técnica que estará integrada por directores técnicos y jefes de Ramos Patrimoniales de varias compañías aseguradoras.

La existencia de esta Comisión Técnica para Incendios y Riesgos Diversos tiene como finalidad colaborar con la dirección y el consejo de COMISMAR para complementar la experiencia en peritajes y tasación de seguros diversos de la firma, con objeto de adecuar lo más po-

sible su organización de peritos tasadores y de esta forma atender más eficazmente las necesidades existentes en el mercado de peritajes más técnicos, fiables y ágiles. La Comisión Técnica se presenta, así, como un nuevo punto de encuentro donde ejercitar de forma específica un intercambio de pareceres entre expertos en Riesgos Patrimoniales, contribuyendo de esta forma a dar un mejor servicio al asegurado.

Presidida por Miguel A. Lamet, la Comisión Técnica está compuesta por representantes de AGF Seguros, AIG Europe, Allianz Industrial, Amaya, Generali, Aurora Polar, Hércules Hispano, La Estrella, La Unión y el Fénix, Musini, Plus Ultra, Unión Iberoamericana y la propia COMISMAR. La nueva Comisión Técnica para Riesgos Diversos tiene ya un precedente en su homónima de Transportes, creada en su momento por COMISMAR, organización que este año celebra su cincuenta aniversario. ■



## Primer Congreso Pesquero Este-Oeste

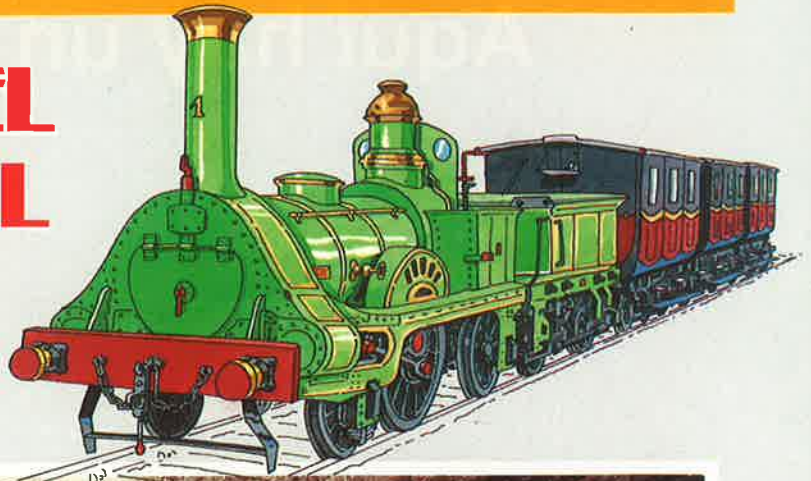
Del 20 al 22 de mayo del próximo año se celebrará en la ciudad rusa de San Petersburgo el primer Congreso Pesquero Este-Oeste, organizado por Eurofish e Infofish en colaboración con la FAO.

La convocatoria se presenta como un encuentro de la industria pesquera internacional, en el que se analizará la situación y el futuro del sector en la Europa Central y del Este, los recursos, perspectivas y nuevos mercados en la Europa Oriental, así como las posibilidades empresariales entre los países de la Europa del Este y el Mercado Único europeo.

Un encuentro, en fin, para estudiar los desafíos de la nueva situación. ■



# HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA 1843-1992



Más de 200 páginas y casi 300 fotografías para contarle la historia de los ferrocarriles españoles: la construcción de líneas, la evolución del parque motor, la arquitectura de estaciones...



**GRATIS**

Un póster desplegable con las locomotoras que han hecho historia

A la venta desde julio

## Revista **MOPT**

### TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE \_\_\_\_\_  
 PROFESION/EMPRESA \_\_\_\_\_  
 DOMICILIO \_\_\_\_\_  
 CIUDAD \_\_\_\_\_ C. P. \_\_\_\_\_

#### MODALIDAD DE SUSCRIPCION

- 1 año (11 números) \_\_\_\_\_  
 2 años (22 números) \_\_\_\_\_  
 Envíenme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.

SI SOLICITA EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

- El siglo XVIII (700 ptas.)  Guía de Ríos (700 ptas.)  Guía de las plazas de España e Hispanoamérica (700 ptas.)  Historia del ferrocarril en España (1.000 ptas.)

- Oferta de 2 extraordinarios juntos \_\_\_\_\_ 1.100 ptas. 1.500 ptas.  
 Oferta de 3 extraordinarios juntos \_\_\_\_\_ 1.500 ptas. 2.000 ptas.

#### FORMA DE PAGO

- Envío cheque adjunto  Envío giro postal núm. \_\_\_\_\_  
 Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 200 ptas.).  
 Domiciliación bancaria.

Enviar a: Revista MOPT. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 554 92 91.

	ESPAÑA	EXTRANJERO
1 año (11 números)	2.500 ptas.	3.500 ptas.
2 años (22 números)	4.400 ptas.	6.160 ptas.

# Aquí hay un naufrago.

## Pero en su chaleco salvavidas no lleva Reflectante Scotchlite Solas de 3M.

Alta mar. Noche cerrada. Los supervivientes de un naufragio flotan en el agua. Ante esta situación es fácil imaginar que las tareas de rescate no son precisamente sencillas. Por eso 3M ha creado las Láminas Reflectantes Scotchlite Solas



Grade. El marcaje pensado especialmente para facilitar las tareas de rescate de supervivientes en el mar. Solas Grade para chalecos y aros salvavidas, balsas y equipos de supervivencia. Una brillante idea que salva muchas vidas.

**Innovamos pensando en usted.**

Departamento de Productos Reflectantes  
3M España, S. A.  
Telémaco, 47-53. 28027 Madrid  
Tel. 321 60 00. Télex 27499. Fax 321 60 02



Patrocinador Mundial Juegos Olímpicos 1992