

# MAR

N.º 285 JUNIO 1991

Tiempo de  
elecciones

**FLOTA  
MERCANTE,  
el reto de la  
competitividad**

**«DOURIC II»,  
sanidad a bordo  
en la costera  
del bonito**





Programa de control de costos

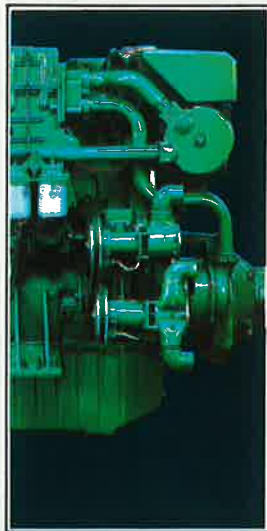
# ¡Optimiza su instalación, mejora su cálculo de costos!

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.

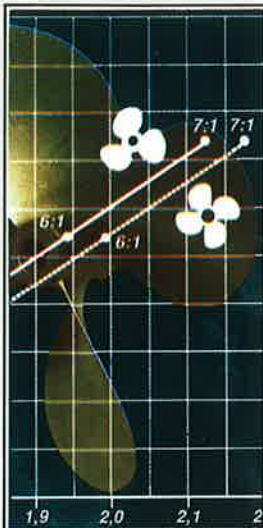
El programa reúne todos los elementos que afectan a sus prestaciones técnicas y comerciales, para hacer la máquina de su barco segura y eficiente y mejorar su rendimiento a largo plazo en costos de operación y mantenimiento.

Para más información ¡llame ahora a su concesionario VOLVO PENTA!



Age	25	1923	75
sumption	22	918	21
ance			
parts	25	1941	31
labour	18	750	21
tioning			
parts	17	688	21
labour	6	237	9
TOTAL	1169	48718	146
fuel	112	4650	13

CM Multiplan: TAMB122



## 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**



ON el mercado único a las puertas de 1993, el llamado reto de la competitividad ha pasado a convertirse en los últimos tiempos en uno de los principales debates en el marco de la economía nacional con la participación del gobierno, patronal y sindicatos. Ya no es sólo cuestión de producir. Se trata de producir al menor coste posible, con la máxima calidad y en las condiciones que hagan posible la competencia con el exterior. Se trata de tener empresas competitivas para, en definitiva, ofrecer también productos capaces de venderse en todos los mercados de un área económica sin fronteras cada vez más amplia. El sector marítimo en general no es ni puede ser ajeno a este proceso de competitividad en relación al cual hay ejemplos más que suficientes donde se pone de manifiesto la necesidad de tomar medidas si no se quieren sufrir más los efectos negativos de lo que conlleva ese mercado único europeo. Y, dentro de ese contexto, flota mercante y puertos serían algunos de los ejemplos más significativos.

Durante la última década, el sector de la Marina Mercante ha sido escenario de una reducción del 40 por cien en el número de sus unidades, una caída en un 50 por cien en su tonelaje y una reducción también del 50 por cien en el número de trabajadores ocupados. Frente a este comportamiento de la flota nacional, en el mismo período han proliferado el registro de miles de barcos en países como Panamá, Liberia, Grecia o Chipre donde por sus especiales exigencias en diferentes materias laborales, fiscales, etcétera, se instalaron empresas de las más diferentes nacionalidades. El objetivo en todos los casos era el mismo. Lograr unas

condiciones que facilitasen sus posibilidades de competencia frente al conjunto de las flotas mundiales.

La política de las llamadas banderas de conveniencia ha sido una especie de carcoma que ha minado las flotas de diferentes países entre quienes se hallan los integrados en la Comunidad y donde muchos navieros, ante la falta de ayudas suficientes de Bruselas, se acogieron también a los registros en esos Estados.

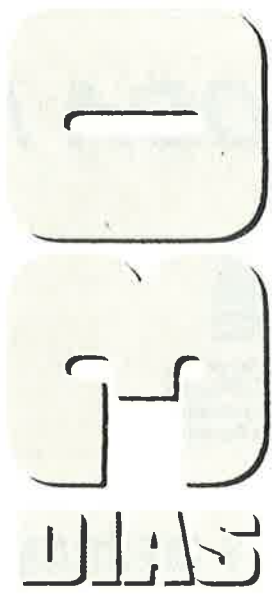
A las puertas del mercado único y con el problema de competencia que plantean las banderas de conveniencia, la flota mercante es uno de los sectores que actualmente buscan soluciones para el futuro, en base al establecimiento por la Comunidad Europea de unas condiciones especiales fundamentalmente en materia fiscal que les permitan seguir en la actividad. En las últimas semanas se escucharon algunas insinuaciones entre los responsables del sector de la flota mercante según las cuales, en defensa de su compe-

titividad y de la propia supervivencia de las empresas, se imponían mayores ayudas en el marco de la CE si se quería impedir la salida de la flota hacia registros en terceros países. El Ministerio de Transportes trabaja en la puesta en marcha de ese segundo registro para Canarias y cuyas condiciones se espera satisfagan las demandas de los navieros.

En lo que al mar se refiere, el problema o reto de la competitividad está en la flota, pero también se halla en los propios puertos donde hay en marcha importantes inversiones. Cuando se trata de realizar una operación exportadora en el marco de la Comunidad, resulta habitual que los operadores que actúan desde España soliciten mayores restituciones, entre otras cosas, por los trabajos portuarios más caros en España que en otros Estados de la CE. La Conferencia Internacional de Puertos celebrada en las últimas semanas ha venido a insistir en la indispensable modernización de los servicios portuarios en todo el mundo.

De estos dos temas se ofrece una amplia información en este número de MAR en la seguridad de que a muy corto plazo puede ser objeto de debate profundo en el sector. Pero, junto a esas cuestiones, otra nota de actualidad ha estado en los procesos electorales. El 26 de mayo con las elecciones municipales y en algunos casos autonómicas donde el PSOE retuvo la mayoría aunque perdió votos en algunas grandes ciudades. Para el sector de la pesca integrado en las Cofradías, ya se ha dado la salida para la celebración de unas elecciones que culminarán para el próximo otoño con la designación de los puestos a los órganos nacionales. ■

Vidal MATE



## COMPETIR EN EL MAR



# **SEGURO A TODA MAR**



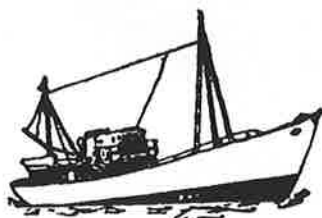
## **SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS**

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

# **ASTILLEROS MURELAGA, S.A.**



## **CONSTRUCCION, REPARACION Y ALARGAMIENTO DE BARCOS DE MADERA**

BARRIO ARROPAIN, S-N  
TEL. (94) 684 09 56

LEKEITO  
(VIZCAYA)





# 21

## CONFERENCIA INTERNACIONAL DE PUERTOS

El futuro de las instalaciones portuarias pasa por su modernización e informatización.

# 6-26

## LA FLOTA MERCANTE POR LA COMPETITIVIDAD

Las banderas de conveniencia aumentan en el mundo y plantean problemas a las flotas de otros Estados.



# 11

## EL PSOE MANTUVO LA MAYORIA EN LAS MUNICIPALES

Los socialistas mantuvieron la mayoría en las elecciones municipales aunque perdieron votos en grandes ciudades.



# 48

## TREGUA PARA LA ANTARTIDA

Los recursos de la Antártida, por el momento, no serán explotados como pretendían algunas potencias.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Mate.

**Redacción:** Miguel Pedrero, Virginia Lavín, Ana Díaz y Raúl Gutiérrez.

**Secretaría de Redacción:** Virtudes Marhuenda y M.ª Carmen Guzmán.

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: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar, 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 Monturich, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar, Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: 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 80. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - 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: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta, MADRID 28004, Teléfonos 410 04 07 y 410 46 26, Télex: 23746-22107, Fax (91) 319 91 34-308 46 26

Publicidad: Vicente Barberá, Padilla, 80 - 1.º C - 28006 Madrid, Teléfs. (91) 401 50 17 y 402 96 57, Fax 309 11 40

Imprime: GRAFFOFFSET, S. L., Getafe (Madrid), Depósito Legal: M. 16.516/1963, NIPO: 205-90-002-6.

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.



Algunas navieras dispuestas a exportar barcos a terceros países si no se les garantizan condiciones de competitividad

# El segundo registro, una de las salidas para la flota



En medios del sector de la Marina Mercante, desde los empresarios a los sindicatos, se dice que la polémica no ha hecho nada más que empezar. El fondo de la cuestión es la competitividad necesaria de la flota. Nadie es ajeno, la propia Administración incluida, a que durante los últimos años han proliferado las banderas de conveniencia y que muchos barcos han establecido sus bases en países como Bahamas o Panamá. Frente a esta situación, los países miembros de la Comunidad Europea han estudiado el problema y las posibles soluciones con el fin

de lograr el mantenimiento de una flota competitiva en la propia CE. En España, la Administración trabaja para ultimar el Acuerdo de Bases que desarrollará el futuro segundo registro en Canarias. Mientras tanto, algunos empresarios han apuntado simplemente que, o se contemplan unas condiciones para hacer competitiva la flota o buscarían otras salidas. Los sindicatos por su parte esperan a ver cómo se desarrollan las cosas antes de adoptar otras medidas. Es, pues, un tiempo de espera para la flota mercante.





***La Administración ultima las condiciones que contemplará la nueva normativa en las islas Canarias.***

**N**UMEROSOS han sido los estudios realizados para demostrar la viabilidad y las ventajas que para nuestra flota mercante tendría el establecimiento de un segundo registro de buques en las islas Canarias. Menores cargas fiscales sobre las empresas y los salarios; una normativa laboral muy flexible, con la posibilidad de contratar tripulantes con menores costes de Seguridad Social, y el mantenimiento de los mismos niveles de seguridad ya que los barcos continúan regidos por la misma normativa internacional en la materia son, a priori, lo más positivo de los segundos registros. A pesar del apoyo demostrado por los ministros de Transportes, socialistas, Abel Caballero, José Barrionuevo y Josep Borrell, las navieras deberán esperar un poco más ya que el segundo registro canario aún tardará algo en llegar. La firma del Acuerdo de Bases que desarrollará el futuro registro canario ha despertado la esperanza en un sector que, con cierto agobio, observa la llegada inminente de un mercado marítimo internacional sin fronteras.

### **Solución para salir de la crisis**

Los registros especiales nacieron, a mediados de los ochenta, como respuesta de los países europeos a la grave crisis que atravesaba el sector marítimo y, en especial, a los profundos recortes de sus flotas. Por aquella fecha, los gobiernos de los países europeos observaban cómo la mayor parte de los buques que abandonaban su pabellón nacional, continuaban siendo explotados por los mismos armadores bajo registros abiertos o registros de conveniencia. Ante esta situación, algunos países consideraron esencial dotar a sus barcos de los medios necesarios para contar con una flota competitiva. La primera de las medidas adoptadas fue la de intentar modificar las legislaciones de cada Estado, opción ésta demasiado lenta, por lo que se diseñó un panorama de actuación totalmente nuevo: los segundos registros. Así surgió el

NIS (segundo registro noruego).

La actuación noruega fue pronto seguida por otros países, así Alemania, Dinamarca, Madeira (Portugal), islas Kerguelen (Francia), o la inglesa isla de Man fueron estableciendo paulatinamente registros especiales para sus buques; registros que, en cada caso, se han hecho a la medida de la nación interesada.

Con el tiempo, los registros danés y noruego han sido considerados modelos del nuevo panorama abierto al transporte marítimo internacional. En ambos casos se trata de conjugar la consecución de unos costes de explotación, comparables a los más competitivos del mercado, con el mantenimiento de niveles adecuados de seguridad para buques y tripulaciones. Los resultados obtenidos por el NIS y el DIS (registros noruego y danés, respectivamente) muestran claramente que tales objetivos no sólo pueden ser compatibles entre sí, sino que, además con ellos se puede propiciar a medio plazo un aumento del empleo de nacionales en el sector marítimo.

El segundo registro noruego (NIS), en vigor desde julio de 1987, no es comunitario y puede registrarlo toda empresa naviera, cualquiera que sea su nacionalidad. Es, por tanto, un régimen abierto en el que la fiscalidad aplicable a las empresas es la misma que la dispuesta para las compañías que operan bajo el registro nacional. Todos los tripulantes están asimismo, sujetos a la fiscalidad del país, aunque los extranjeros sólo tributan por la parte de salario que exceda de 16.000 coronas noruegas (unas 256.000 pesetas) al mes; salvo que declaren en su país de residencia. Los costes de Seguridad Social para el armador son del 20,40 por cien del salario bruto para los tripulantes noruegos; 17,2 por cien para los de otros países nórdicos y en el caso de otros extranjeros debe pagarse una tasa única de 144 coronas mensuales, si bien éstos no quedan incluidos en el Plan de Pensiones de los marinos noruegos. Las condiciones laborales y salariales se rigen por los convenios colectivos específicos para



el NIS, firmados con sindicatos nacionales o extranjeros.

En Dinamarca, el DIS fue creado en julio de 1988. Para poder inscribir un buque en tal registro internacional, la empresa armadora deberá tener al menos un 20 por cien de capital bajo control danés. El régimen fiscal para estas compañías es el mismo que para las demás navieras. Los tripulantes están exentos del pago de impuestos personales; si bien el tributo sobre sociedades en Dinamarca es del 55 por cien y los costes de Seguridad Social están fijados en 90 coronas danesas al mes, por cada persona empleada. Como en el caso noruego, las condiciones laborales y salariales se rigen por los convenios específicos para el DIS, firmados con sindicatos nacionales o extranjeros. Este registro es considerado comunitario a los efectos de aplicación de los Reglamentos de la CEE.

NIS y DIS son, en definitiva, registros diferentes ya que si el primero es abierto a los armadores de cualquier nacionalidad, el segundo se orienta casi con exclusividad a los armadores daneses. No obstante, en ambos casos queda demostrado el esfuerzo realizado por los gobiernos de las dos naciones nórdicas para crear las condiciones y los instrumentos administrativos precisos o idóneos para su más rápida y eficaz aplicación.

### Un registro competitivo

En nuestro país un segundo registro de buques no sólo sería viable, sino necesario para dotar a nuestra flota de los niveles de competitividad imprescindibles para desempeñar un buen papel en un mercado internacional sin fronteras.

Desde 1986, los sucesivos ministros socialistas de Transportes se han pronunciado al respecto. Abel Caballero se mostró, en su momento, más partidario del registro europeo EUROS. José Barrionuevo aprovechó la Asamblea Nacional de ANAVE, en verano del pasado año, para anunciar la necesidad de crear un segundo registro nacional de buques en las islas Canarias; si

bien, correspondía al Ministerio de Economía y Hacienda tomar cartas en el asunto, al estar negociando con el gobierno autónomo el régimen económico-fiscal especial para el archipiélago. El actual titular de la cartera de transportes, Josep Borrell, se ha mostrado esperanzado ante la firma del Acuerdo de Bases que desarrollará el futuro segundo registro de matriculación de

barcos en nuestro país.

Numerosos han sido los proyectos diseñados para estudiar el modo en que dicho segundo registro puede resultar más rentable y eficaz. Uno de los informes que cuentan con mayor posibilidad de llevarse a la práctica es el realizado por el Instituto Español Marítimo según el cual nuestro segundo registro, aprobado con rango de Ley, sería «localizado en las is-



***Los sindicatos rechazan la posibilidad de que empresas españolas que se acogieron a los Planes de Viabilidad puedan exportar sus buques.***

las Canarias; competitivo, algo que, en una primera etapa no sería posible sin la contratación de tripulaciones extranjeras; flexible, apto tanto para tráfico protegidos como internacionales; abierto, en el sentido de que no sólo pudieran inscribirse buques extranjeros sino también españoles que, en su momento, abandonaron el pabellón nacional; con seguridad jurídica ya que, de lo contrario, las cosas tienen muchas formas de interpretarse; y de calidad, no un registro subestándar o un pabellón de conveniencia», manifestó a MAR el director del estudio, Miguel Pardo. Según esta misma fuente nuestro segundo registro canario, cuya fecha idónea de aparición sería el 1 de enero de 1992, sería parecido al establecido en la isla portuguesa de Madeira con el que tendríamos que competir directamente y que ha sido



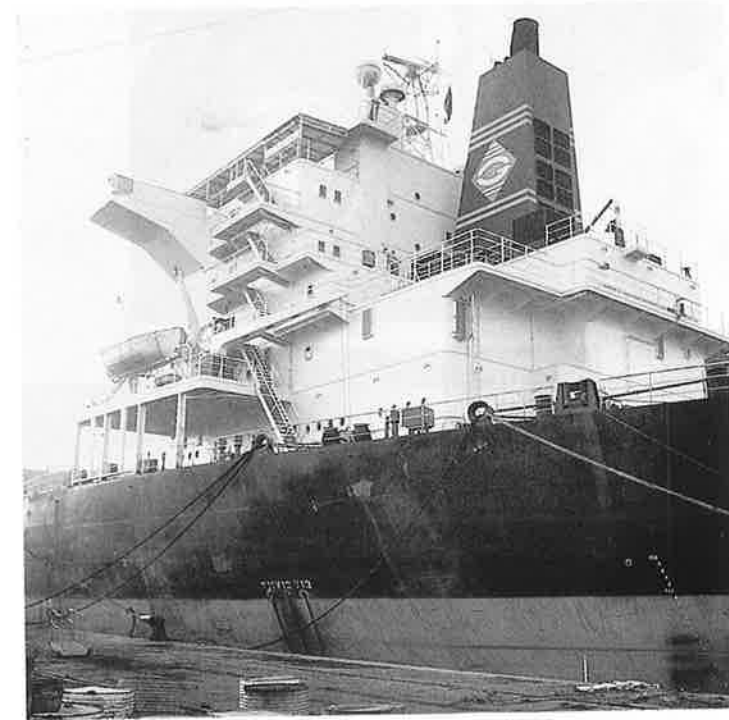
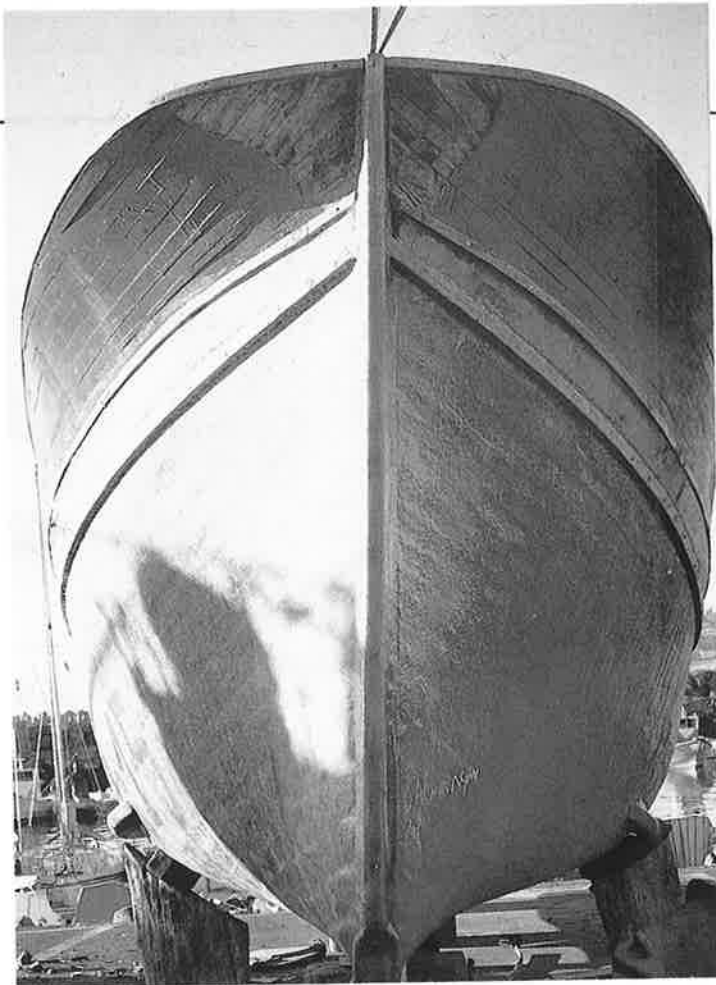


creado especialmente «para los armadores españoles».

### Fuga de barcos

Una gran parte de los armadores, cansada de esperar una solución que no acaba de llegar, opina que lo mejor es actuar ante un mercado único ya próximo. En este sentido, el objetivo de los empresarios de cara a 1993 es «alcanzar los niveles de competitividad suficientes para navegar, en igualdad de condiciones, con el resto de las flotas comunitarias», manifestaron desde ANAVE. Para lograrlo, los armadores no descartan «ninguna estrategia empresarial».

Ante esta tesitura, algunas navieras deficitarias están estudiando la posibilidad de exportar parte de su flota a terceros países (es muy probable que



desde ahora a fin de año, más de 40 barcos abandonen el pabellón español), con el riesgo de pérdida de empleo que ello implica. No obstante, las reducciones de plantilla se realizarán paulatinamente y de manera racional «ofreciendo planes de jubilación anticipada a los mayores de cincuenta años, negociando bajas voluntarias o

por invalidez e incluso no se descartarán las iniciativas de crear cooperativas por parte de los trabajadores», nos dijo el presidente de una de las compañías en reestructuración.

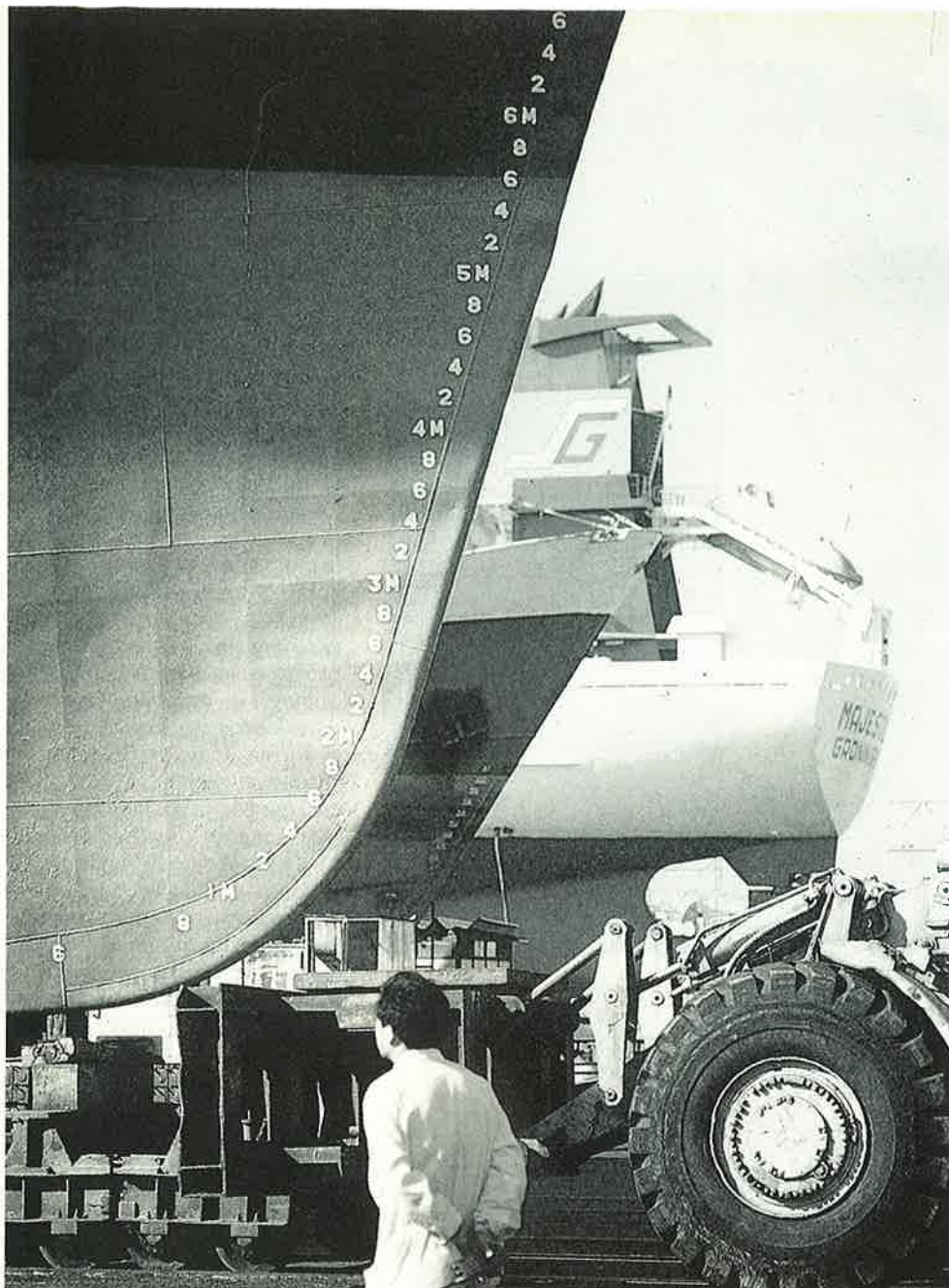
La noticia ha levantado polémica no sólo porque algunas de las empresas que contemplan tal medida —Elcano, Trasatlántica o Repsol Naviera

Vizcaína— han participado en el montante de subvenciones que la Administración, a través de la Sociedad Estatal de los Planes de Viabilidad, concedió a las empresas sino porque además, enfrenta directamente a todas las partes implicadas en el sector marítimo. Es por ello por lo que hay que mostrar cautela ante los hechos.

De continuar los armadores en su deseo de exportar buques hacia países como Panamá o Bahamas donde los costes de explotación son mucho más baratos, los sindicatos no descartan la convocatoria de un paro general del sector en los próximos meses ya que según opinan, se corre el riesgo de «quedarnos sin flota y ésta no es forma de dotar de competitividad al sector». Para UGT-Marina Mercante la acción que van a seguir los armadores está fuera de toda lógica. «Si quieren reducciones fiscales, negociaremos con ellos pero si buscan reducciones en los costes de tripulación y Seguridad Social no hay negociación, ni diálogo posibles», dijo Manuel Domínguez. Por su parte, el Sindicato Libre de la Marina Mercante piensa que hay otras medidas alternativas y no tan drásticas para hacer competitiva nuestra flota mercante; ya que, de dejar salir barcos hacia otros países «perderíamos el 60 por cien de la flota dedicada al transporte de crudo; el 85 por cien de bull carga y el 100 por cien de las líneas regulares transoceánicas».

En 1993 el transporte marítimo internacional estará totalmente liberalizado. «En un entorno de libre competencia las empresas del grupo del transporte marítimo vamos a tener que desengancharnos de las ayudas procedentes del Estado, ya que el Tratado de Roma no va a permitir compañías subvencionadas —dijo Ramón García, presidente de Elcano y Trasatlántica. Es por ello por lo que, desde este momento, debemos dotar a nuestras empresas de los niveles de competitividad y solvencia adecuados para hacerlas rentables», manifestó.

Desde la dirección de Elcano se considera que esta empresa está «hundida materialmente»,



por lo que si se quiere competir en igualdad de condiciones habrá que crear filiales off-shore o registrar los buques en terceros países. Bahamas está en el punto de mira de esta empresa: «Estamos por la labor de exportar todos nuestros buques; si bien nuestro criterio es flexible. El proceso se realizará progresivamente y observando, en todo momento, las cuentas de resultados. Nuestro objetivo es reducir costes y ser competitivos», manifestó a MAR Ramón García. Para el presidente de Elcano hay que ser prudentes en la toma de decisiones «queremos reducir costes para la empresa, unos 2.500 millones por año, pero no a costa de condiciones de contratación tercermundistas como dicen los sindicatos». Elcano ha previsto la racionalización del proceso

## Juan Ybarra dimitió como presidente de ANAVE



Hace unas semanas presentó su dimisión como presidente de ANAVE Juan Ybarra y Mendaro. Según expuso ante el Comité Directivo de la Asociación, con esta dimisión pretendía denunciar las presiones que había recibido en los últimos tiempos aunque no se ha indicado la procedencia de las mismas. Juan Ybarra señaló antes de su dimisión, la necesidad de que ANAVE siga luchando en defensa de los intereses del sector desde unas posiciones de independencia.

«si nos vemos obligados a expulsar trabajadores, siempre se van a buscar las condiciones más favorables para los empleados; situaciones que pueden contemplar el establecimiento de planes de jubilación anticipada, negociaciones de bajas o favorecer las iniciativas privadas, en el sentido de crear cooperativas», manifestaron fuentes empresariales.

Los sindicatos critican a las compañías por «poner la mano para pedir dinero procedente de los Planes de Viabilidad y marcharse en cualquier momento». Para los armadores, en los puntos establecidos en los Planes de Viabilidad se mencionan ayudas para la mejora tecnológica de buques «en ningún caso se habla de condiciones de contratación, ni gastos corrientes de explotación», dijeron.

Algo parecido sucederá en otras empresas, como Trasatlántica o Repsol Naviera Vizcaína donde según nos informaron «es primordial la gestión empresarial», si bien se apuesta por el debate a tres bandas: sindicato, accionista (INI) y Ministerio de Transportes.

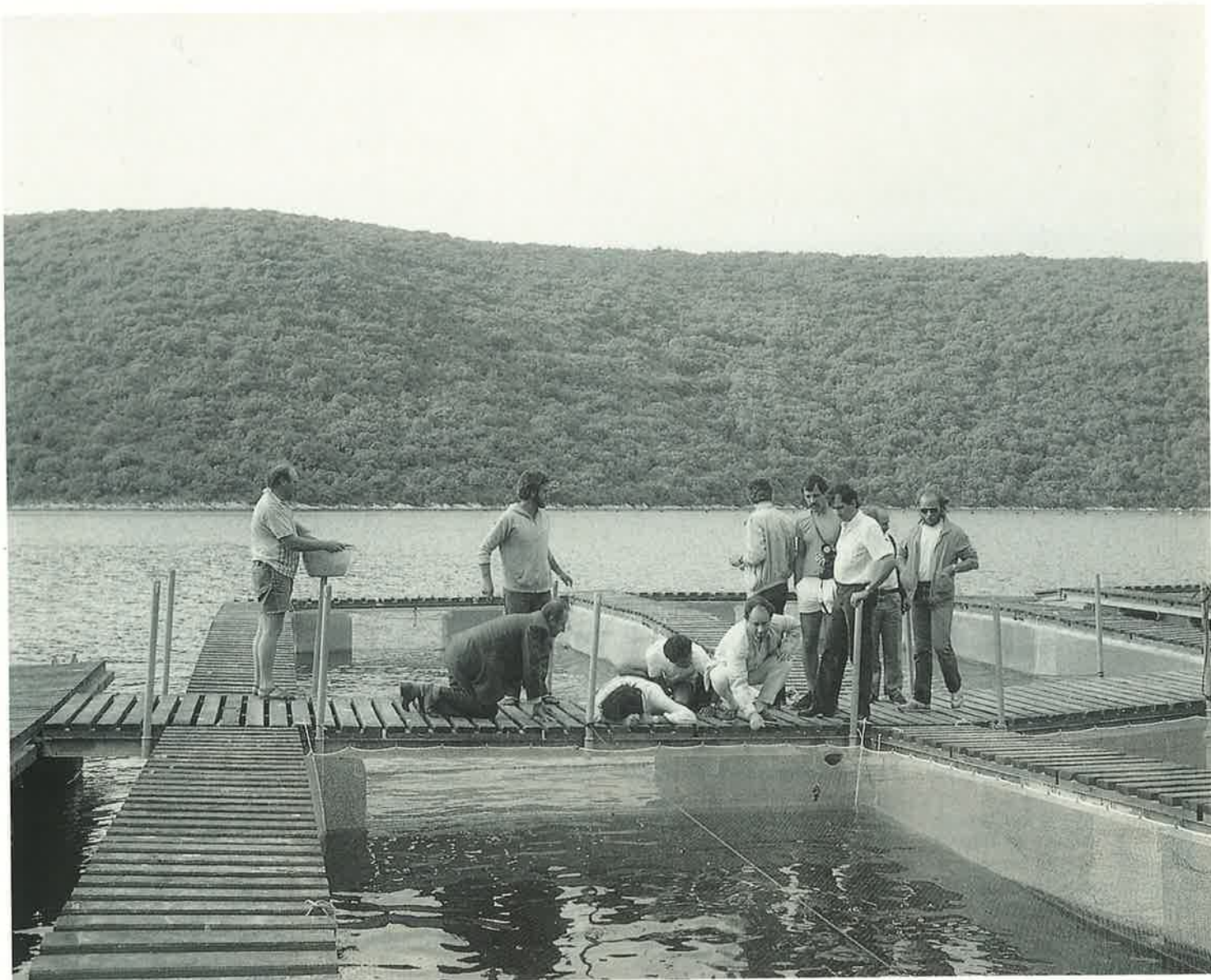
A pesar de la decisión de las empresas de registrar buques fuera de nuestras fronteras, en Marina Mercante no se sabe nada al respecto ya que, por el momento, no existe ninguna petición formal por parte de los armadores para dar de baja a ninguno de los buques que navegan bajo nuestro pabellón», nos informaron.

El segundo registro canario aparece como la alternativa que podría evitar la exportación de buques «si nos ofrecen un segundo registro competitivo con el que redujéramos costes en la proporción deseada, lo aceptaríamos indiscutiblemente», dicen los empresarios. Para Canarias el segundo registro de buques supondría un reforzamiento de la zona económica de las islas, un impulso internacional de la imagen del archipiélago y se crearían nuevos puestos de trabajo para gestionar la nueva estructura marítima. Estructura que aún tardará algún tiempo en establecerse. ■

A. D.



**EL SEMINARIO SOBRE ACUICULTURA «EURAQUA 92»  
REUNE A EXPERTOS DE LOS PAISES DE LA CE**



## **EL DESARROLLO TECNICO Y LA HABILITACION DE ESPACIOS, CLAVES DE LA ACUICULTURA**

A finales del pasado mes de mayo se celebró en Bruselas el seminario sobre acuicultura «Euraqua 92», que concentró a expertos en el tema de todos los países comunitarios. El cuidado del medioambiente, la evolución de los mercados en Europa y las subvenciones estatales como factores todos ellos directamente vinculados al desarrollo de esta actividad, fueron algunos de los puntos tratados por los expertos.

*El cuidado del medioambiente debe ser un factor presente siempre que se hable de acuicultura en el seno de la CE.*



**L**OS principales frenos para el desarrollo de la acuicultura en Europa son de carácter financiero, aunque también depende de la investigación en nuevas tecnologías y técnicas de tratamiento de las larvas y de la disponibilidad de espacio físico para la implantación de las piscifactorías. Así se desprende, al menos, de las conclusiones obtenidas en el seminario sobre acuicultura «Euraqua 92», celebrado en Bruselas a finales del pasado mes de mayo. Estos dos factores considerados determinantes para el desarrollo por los representantes europeos quedan, en un porcentaje muy alto, dependientes de decisiones de carácter político, que se escapan a las competencias de la empresa privada. *«El desarrollo de esta industria nueva y vieja a la vez dependerá en gran parte de las decisiones que tomen las autoridades a nivel local, comunitario o nacional, dado que el desarro-*

*llo y crecimiento de la acuicultura dependen de nuestra capacidad para encontrar espacios disponibles para un medio en el que la calidad es un objetivo prioritario.»*

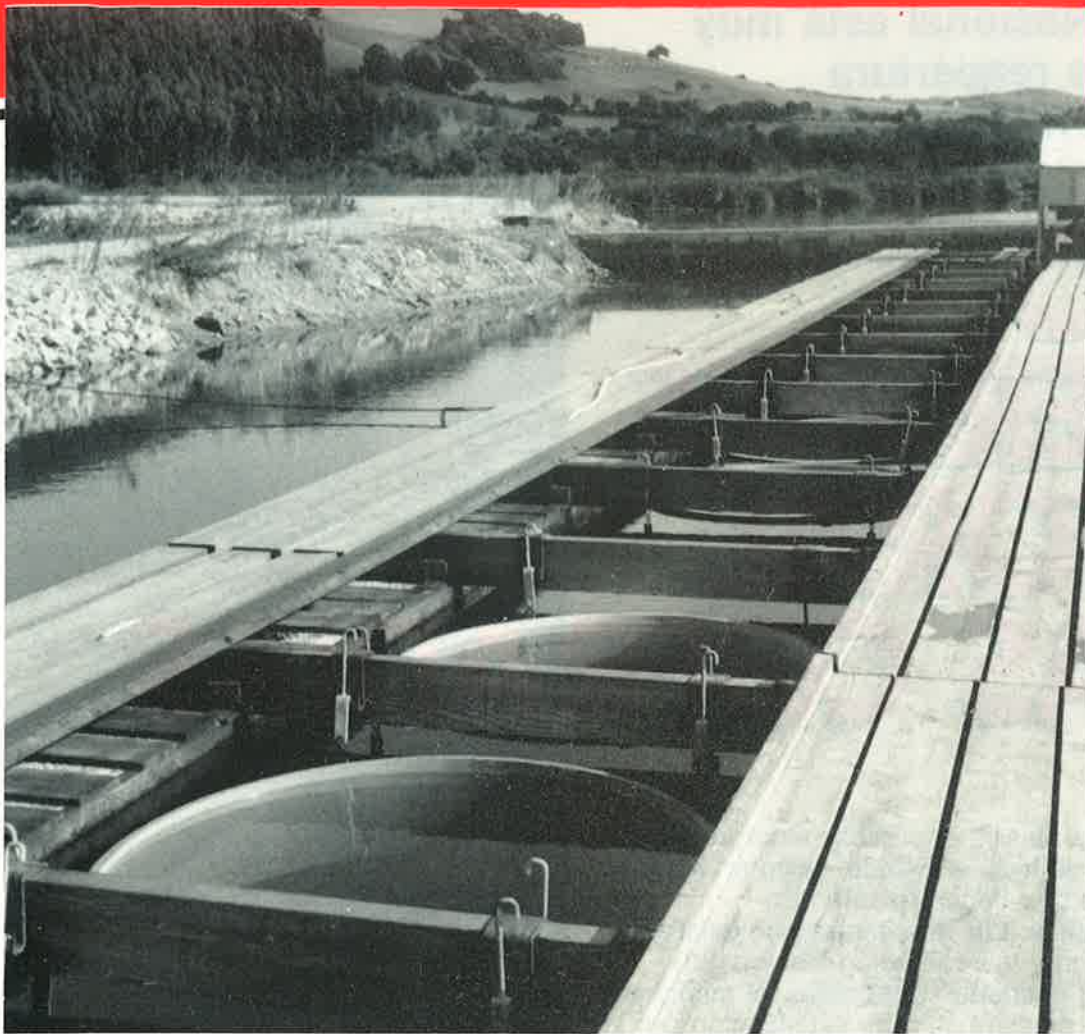
El seminario «Euraqua 92» se fijó cuatro objetivos prioritarios a tratar en el seno de sus jornadas. En primer lugar, evaluar el impacto de las ayudas públicas sobre el desarrollo de la acuicultura. En segundo lugar, estudiar cómo conseguir una mejora de los medios de financiación de esta actividad. El reforzamiento de un organismo profesional europeo con representatividad dentro del sector y que abarque a todos los ámbitos de producción acuícola es otro de los objetivos marcados por «Euraqua 92», junto a la toma de conciencia de la importancia en el desarrollo de la acuicultura de nuevos factores a tener en cuenta, tales como la política medio ambiental, que para la CE es un factor de vital importancia, la liberalización del régimen de in-

tercambio de bienes y la libre circulación de las personas de cara al Mercado Único, y la concepción del desarrollo de la acuicultura considerándola una actividad económica que debe integrarse armoniosamente en los paisajes costero, rural e incluso urbano.

En cuanto a la ayuda estatal para esta actividad, los expertos europeos organizadores de «Euraqua 92» consideran que estas ayudas para el desarrollo de la acuicultura sólo tienen sentido si el resultado contribuye efectivamente a resolver problemas que por su magnitud y características no pueden ser afrontados por la empresa privada. En este sentido, han resumido con una máxima lo que debería ser la filosofía de la intervención estatal: *«El Estado sólo debe hacer lo que la empresa privada no pueda hacer.»* Un ejemplo de esto es el caso de la producción de salmón en Europa, cuyo crecimiento es atribuible a muchas más causas inde-







pendientemente de la ayuda estatal, tales como la investigación en nuevas tecnologías o la fuerte demanda experimentada dentro del mercado europeo. En este sentido, podría decirse que la ayuda del Estado contribuyó decisivamente, pero no fue la única causa a tener en cuenta.

### **La acuicultura en el 92**

La integración de esta actividad en el mercado europeo pasa por tres puntos a tener en cuenta: en primer lugar, el medioambiente, en segundo lugar, los acuerdos de mercado y la planificación de espacios para las instalaciones.

Sobre el primer punto, la opinión de los expertos de la CE es que, indudablemente, la acuicultura tiene una influencia sobre el medioambiente, pero no tan negativa como algunos podrían llegar a pensar. En su opinión, la rehabilitación de áreas con una producción agrícola pobre, especialmente en los climas más cálidos de la CE, podría hacerse mediante el desarrollo de determinadas modalidades de acuicultura no intensiva, esto es, dependiente de la producción natural del propio hábitat, con lo que se conseguiría una explotación en armonía con el equilibrio ecológico de la zona. Esta actividad supondría una alternativa válida a las zonas agrícolas deprimidas que, por otra parte, sean ricas en lagunas y estanques.

Sin embargo, los técnicos comunitarios contemplan también los casos de acuicultura intensiva en los que es necesario instalar un sistema cerrado donde las aguas puedan renovarse continuamente y puedan, a la vez, reciclarse los desechos orgánicos producidos en las instalaciones acuícolas. En estos casos, los técnicos reconocen la necesidad de estrechar el control para evitar un deterioro del medioambiente en la zona. ■

V. L.



**La Federación Nacional está muy satisfecha por la reapertura del diálogo con la Junta de Andalucía**

# JUNIO, PRIMER MES ELECTORAL EN LAS COFRADÍAS

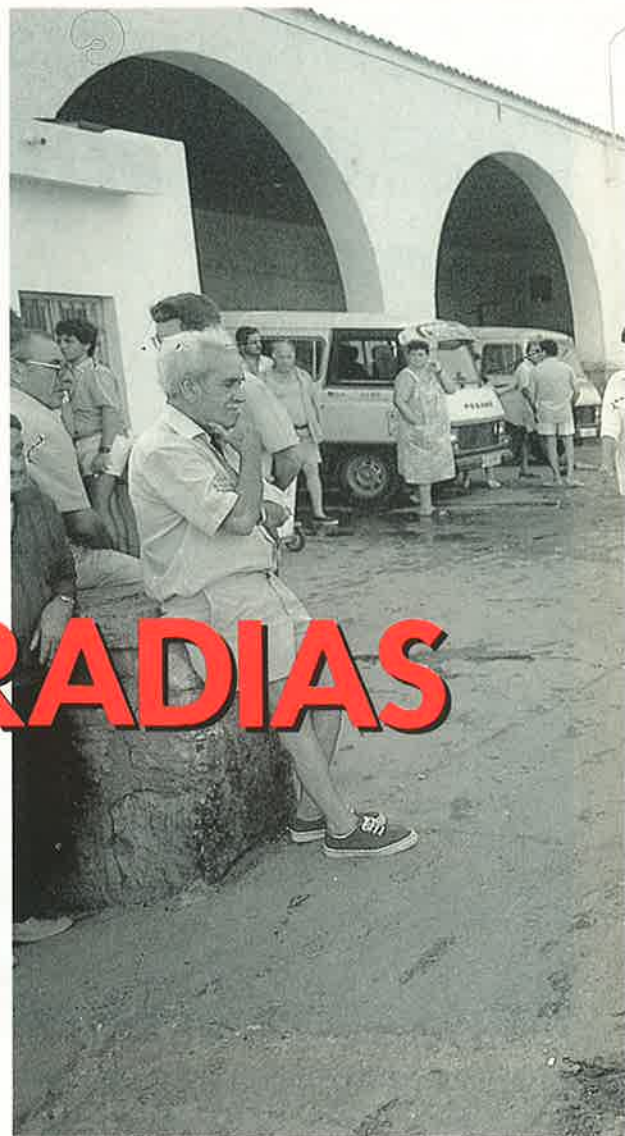
Con el mes de junio se ha abierto el proceso electoral en las Cofradías de Pescadores de todo el Estado, salvo en aquellas Comunidades Autónomas que tienen transferidas competencias en esta materia. Las diferencias que existían entre la Junta de Andalucía y la Federación Nacional de Cofradías parece que han quedado subsanadas, al menos en principio, y la Federación muestra su gran satisfacción por las reuniones mantenidas en las que, aunque no se ha llegado a ningún acuerdo concreto, se ha reabierto un diálogo perdido desde hacía algún tiempo.

**L**AS Cofradías de Pescadores de todo el Estado, salvo en las Comunidades Autónomas de Cataluña, País Vasco y Galicia, celebrarán elecciones entre el 1 de junio y el 15 de septiembre, tal y como se especifica en la Orden del 12 de abril de 1991 sobre elecciones en Cofradías de Pescadores y sus Federaciones. Las anteriores elecciones de los órganos rectores de las Cofradías de Pescadores fueron convocadas el 29 de abril de 1987, hace cuatro años, período por el que se elige a los representantes, tal y como se establece en la Orden de agosto del 78 que desarrolla el Real Decreto sobre Cofradías de Pescadores y sus Federaciones, punto recogido

también en los estatutos de las propias Cofradías.

La Orden sobre elecciones, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 19 de abril especifica que las elecciones deberán celebrarse con arreglo al siguiente calendario: las Cofradías de Pescadores deberán celebrar elecciones entre los días 1 de junio y 15 de septiembre de 1991, las Federaciones Provinciales de Cofradías de Pescadores, entre los días 16 de septiembre y 31 de octubre de 1991, las Federaciones Interprovinciales de Cofradías de Pescadores, entre los días 1 y 30 de noviembre de 1991, y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, entre los días 1 y 31 de diciembre de 1991.

La Orden especifica que la



**Clemente Muñiz Guardado.**





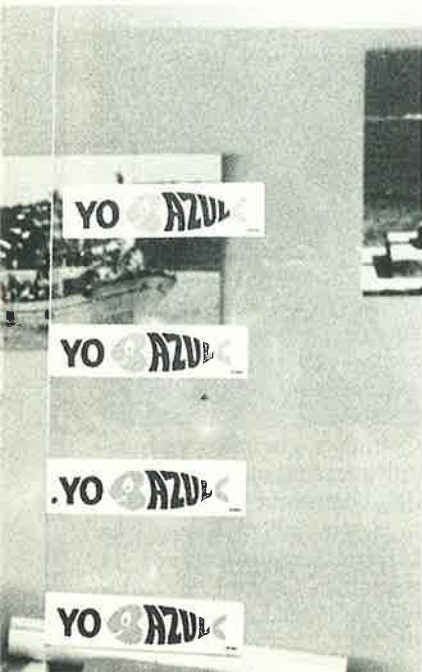
lista que deberá permanecer expuesta hasta el último día. Se abrirá, asimismo, el plazo para solicitar inclusiones y exclusiones. Esto se hará en la siguiente jornada, como segundo paso del proceso. El plazo anterior se cerrará en la tercera jornada. El cuarto día, deberá estar disponible el Acta de la Comisión Electoral resolviendo impugnaciones. Durante el siguiente día, el quinto, se presentarán las candidaturas para la Junta General, candidaturas que se proclamarán al siguiente día. La elección de la Junta General por Agrupaciones se llevará a cabo durante el séptimo día del proceso electoral, día en el que también se abrirá el plazo de impugnaciones a la Junta General. El día octavo se resolverán las posibles impugnaciones, y el noveno, se proclamarán y expondrán las listas de vocales electos a la Junta General. Este día será el único para la presentación de candidaturas para cargos de patrón mayor, vicepatrones mayores y vocales del cabildo. El décimo día se proclamarán las candidaturas y durante las dos jornadas siguientes se procederá a la celebración de las elecciones con objeto de determinar quiénes serán el patrón mayor, los vicepatrones mayores y el resto de los vocales del cabildo durante los siguientes cuatro años. Estos cargos, una vez resueltas las posibles impugnaciones, serán proclamados el día decimotercero y último del proceso electoral. Por supuesto, el modelo presentado por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores es orientativo, y pretende indicar a las Cofradías lo que desde la Federación se ha considerado un modelo válido, independientemente de que cada Cofradía lo adapte a sus necesidades de tiempo y disponibilidad del personal en tierra y en la mar.

## Las Cofradías que no respeten las directrices de la Federación Nacional en las elecciones quedarán excluidas de la Asamblea General, según la propia Federación.

Federación Nacional de Cofradías de Pescadores actuará como órgano consultivo y asesor en todas las elecciones que se celebren en Cofradías de Pescadores y Federaciones Provinciales de Cofradías de Pescadores.

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores ha enviado a todas las Cofradías

un calendario orientativo de lo que considera un modelo del curso que debe seguir el desarrollo del proceso electoral. De acuerdo con este calendario, el día primero, que deberá fijarse al menos diez días antes de la celebración de las elecciones, se publicarán en el tablón de anuncios las listas de electores y elegibles,



### Comunidades Autónomas

Cataluña, País Vasco, Galicia y Andalucía son las cuá-





tro Comunidades Autónomas que no se rigen por la Orden sobre elecciones en las Cofradías publicada en el *Boletín Oficial del Estado*, ya que tienen transferidas las competencias en esta materia. En el caso de Cataluña, las Cofradías confían, según explica José Manuel González, secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, que la Generalitat publique en un breve período de tiempo la Orden convocando las elecciones, tal y como se ha derivado de las reuniones mantenidas entre representantes del Gobierno Autónomo Catalán y la Federación Nacional. En el caso del País Vasco y Galicia, sus respectivos gobiernos autonómicos no convocan las elecciones por medio de una Orden, sino que entienden que éstas deberán celebrarse cada cuatro años, en el momento que corresponda, tal y como está descrito en los estatutos de las Cofradías, con lo que la Federación Nacional confía en que en estas dos

## La Orden del 12 de abril sobre elecciones en las Cofradías especifica que éstas deberán celebrarse entre el 1 de junio y el 15 de septiembre.

Comunidades Autónomas sus cargos ya habrán sido renovados cuando se celebre la IV Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, en diciembre.

El caso andaluz, el más polémico y cuyos enfrentamientos entre la Junta de Andalucía y la Federación Nacional de Cofradías parecen haber encontrado una vía de solución. José Manuel González afirma que desde la Federación se siente «una gran satisfacción por haber conseguido reabrir el diálogo con la Junta

de Andalucía. Hemos mantenido reuniones de las que no ha salido ningún acuerdo concreto, pero como consecuencia de ellas, hemos logrado que las elecciones en Andalucía se celebren en el mismo período que las del resto del Estado, y, repito, lo más satisfactorio es que se ha reabierto el diálogo».

El pasado 4 de febrero, la Junta de Andalucía emitió una Orden por la que se convocaban elecciones en las Cofradías andaluzas, fijando para ello un período electoral de seis meses, período superior

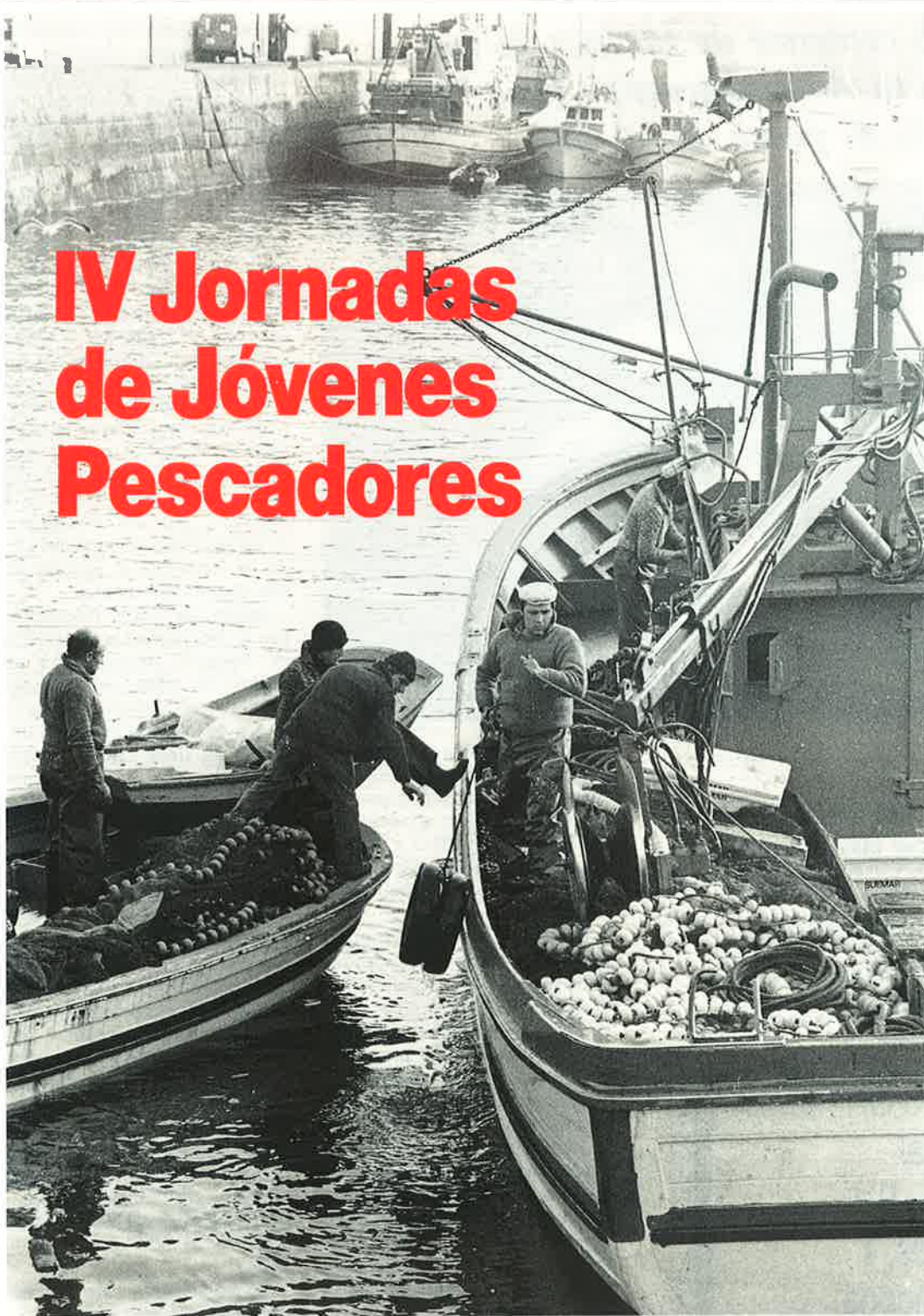
al habitual y que la Federación consideraba desmesurado, porque podría provocar un vacío de poder en las Cofradías durante un período de tiempo largo, lo cual las desestabilizaría. Tras una reunión celebrada en Tarifa el 20 de febrero, todas las Cofradías andaluzas, salvo dos, deciden parar el proceso electoral. Después de las reuniones mantenidas entre éstas y la Junta de Andalucía, el Gobierno Autónomo publicó el 18 de mayo una Orden que anulaba la anterior y que establecía nuevos plazos para el proceso electoral, comprendidos entre el 28 de agosto y el 10 de septiembre, plazos que satisfacen plenamente a la Federación Nacional. El principal problema que se plantea ahora es que, mientras la Junta establece que el mandato deberá ser por dos años, la Federación de Cofradías insiste en que el mandato, en Andalucía como en el resto del Estado, será por cuatro años, tal y como está establecido por la Administración central y por los propios estatutos de las Cofradías, y ha asegurado que excluirá de la Asamblea General que tendrá lugar en diciembre a todas aquellas Cofradías que no sigan esta pauta. Otro de los puntos con los que no está de acuerdo es con el apartado de la Orden que especifica que todo aquel que desee votar deberá pedir la inclusión en el censo. La Federación considera esta medida discriminatoria hacia aquellos pescadores que habitualmente faenan en aguas ajenas, así como una traba innecesaria, porque, en su opinión, «todo el que está afiliado puede votar sin necesidad de pedir la inclusión en ningún censo». Según afirma José Manuel González desde la Federación Nacional, las Cofradías que ellos consideran que adoptan una actitud discriminatoria con cualquiera de los afiliados quedarán también excluidas de la Asamblea General de Cofradías de Pescadores de diciembre. ■

V. L.



SE CELEBRARON EN MADRID LOS DIAS 22, 23 Y 24 DE MAYO

## IV Jornadas de Jóvenes Pescadores



Cerca de un centenar de jóvenes pescadores se dieron cita en Madrid durante los días 22, 23 y 24 de mayo durante las jornadas organizadas por la Secretaría General de Pesca Marítima. El objetivo de las mismas era desarrollar unos días de convivencia entre hombres jóvenes

del sector de la pesca junto con representantes de la Administración, con el fin de lograr la máxima comunicación que permitiera la mejor utilización de todas las posibilidades que se ofrecen a escala oficial para los jóvenes pescadores en el marco de la normativa española y comunitaria.

**L**OS trabajos celebrados en Madrid corresponden ya a las IV Jornadas que con la misma intención viene convocando el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Este año, uno de los principales temas ha sido la información sobre las reformas aplicadas por la Comunidad Europea en los últimos meses para el desarrollo de la política de pesca. La Administración española luchó en las últimas campañas, prácticamente desde el ingreso de España en la Comunidad, para lograr una modificación de las condiciones que prácticamente se habían impuesto en 1986 sin la participación de la Administración pesquera nacional en el debate. Había importantes carencias sobre todo, al no considerar la realidad de la flota pesquera española, con un claro predominio de pequeñas embarcaciones que fueron excluidas en aquel momento de las ayudas comunitarias.

Actualmente, tras la reforma de la normativa correspondiente y que ahora se está desarrollando para su aplicación en España, se ha dado entrada prácticamente a todo el sector para acceder a los apoyos financieros de Bruselas.

Los casi 100 jóvenes que participaron en las IV Jornadas convocadas por el Ministerio de Agricultura recibieron información de primera mano sobre todos los mecanismos y las posibilidades que tiene la normativa actual y que, en muchos casos, por falta de conocimiento suficiente sobre esas disposiciones, son posibilidades que se dejan pasar por el sector. El Ministerio de Agricultura pretende romper la tradicional apatía o desconfianza que ha existido generalmente en los sectores primarios como la agricultura o la pesca por la información. Miles de millones de pesetas no llegan en muchos casos a sus legítimos destinatarios por falta de proyectos o solicitudes en tiempo y forma, recursos que se quedan en las arcas comunitarias o que son utilizados por otros colectivos. La Administración pretende que la nueva generación de



## *Cerca de un centenar de jóvenes fueron informados por la Administración de la nueva política de pesca de la CE.*



**MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.,**  
Agentes Generales de Furuno  
Electric Co., Ltd. en España,  
comunica que sus únicos  
Distribuidores autorizados en  
Cataluña y Castellón son:

**EFFECTOS NAVALES ORTIZ, S.A.**  
y su filial  
**ELESPORT, S.A.**  
San Andrés, 4  
43004 Tarragona  
Tel. 21 07 43 - Fax 21 72 08

a quienes sírvanse dirigirse para  
cualquier asunto relacionado con

**FURUNO®**

propios jóvenes que procedían de prácticamente todas las Comunidades Autónomas. Desde esta perspectiva el objetivo era también que los jóvenes pescadores se intercambiasen experiencias en el sector de la pesca tanto profesionales como personales. La política puesta en marcha desde este año por la Comunidad Europea puede y deberá suponer el abandono del sector de la pesca por parte de miles de personas de edad que retenían simplemente su embarcación, y que ahora van a tener la posibilidad de eliminarla con importantes ayudas financieras. En el mar se está produciendo ya un importante relevo generacional que se va a potenciar con los abandonos de las personas de edad que dejen la actividad a cambio de una importante ayuda.

Según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en base a las cifras del Instituto Nacional de Estadística, en el sector de la pesca existe un colectivo de unas 110.000 personas de las que la mayor parte actúa como empresarios o autónomos. No existe un desglose en los datos oficiales en relación con la edad de ese colectivo ya que Agricultura analiza conjuntamente los activos de la Agricultura y la Pesca. Pero, haciendo esta salvedad, según las cifras de 1988, solamente el 5,7 por cien tenía entre los dieciséis y los diecinueve años. Entre veinte y treinta y nueve años se hallaba el 34,7 por cien, porcentaje que se ha incrementado en los últimos años mientras el segmento con edades entre cuarenta y sesenta y cuatro años estaba en disminución para pasar de significar el 59,6 por cien en 1983 al 56,3 por cien en 1988.

Probablemente por la falta de salidas en otra actividad en tierra, hay una población joven que se sigue incorporando a la pesca tanto como autónomos que como asalariados. El objetivo es que se incorporen con las mejores condiciones de formación y utilizando al máximo las posibilidades de apoyo que funcionan en el marco nacional y comunitario. ■

V. M.

pescadores rompa con posibles vicios del pasado derivados de la falta de formación, y que lleguen al mar como unos empresarios más dispuestos a utilizar todas las posibilidades que se ofrecen desde los estamentos oficiales.

El Ministerio de Agricultura puso en marcha en los últimos años medidas de ayuda específicas para los jóvenes pescadores que mejoraban las condiciones generales para proyectos de construcción o modernización de embarcaciones. Un paso más en esa misma dirección de cara a lograr un sector más organizado, se plantearía en base a fórmulas de asociacionismo o cooperativas de jóvenes pescadores en el mar, procesos que hasta el momento no han tenido suficiente eco en el sector de la pesca.

Además de proporcionar más información a los jóvenes pescadores sobre las posibilidades de ayuda que tienen en el marco comunitario el contenido de las disposiciones actuales y, en definitiva, acercar la Administración a los hombres del mar, las IV Jornadas se pretendía constituyeran también un punto de encuentro entre los





Firmado el Convenio de Valencia de salvamento marítimo

# Albufera y Cartagonova remolcadores del Levante español

**T**AL como establece el Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la contaminación ambiental en el medio marino, presentado en otoño de 1989 por la Dirección General de la Marina Mercante, la Administración Central y las distintas Comunidades Autónomas con salida al mar ratifican periódicamente acuerdos por los cuales ambas instituciones se comprometen a trabajar conjuntamente en pos de un más limpio medio ambiente marino

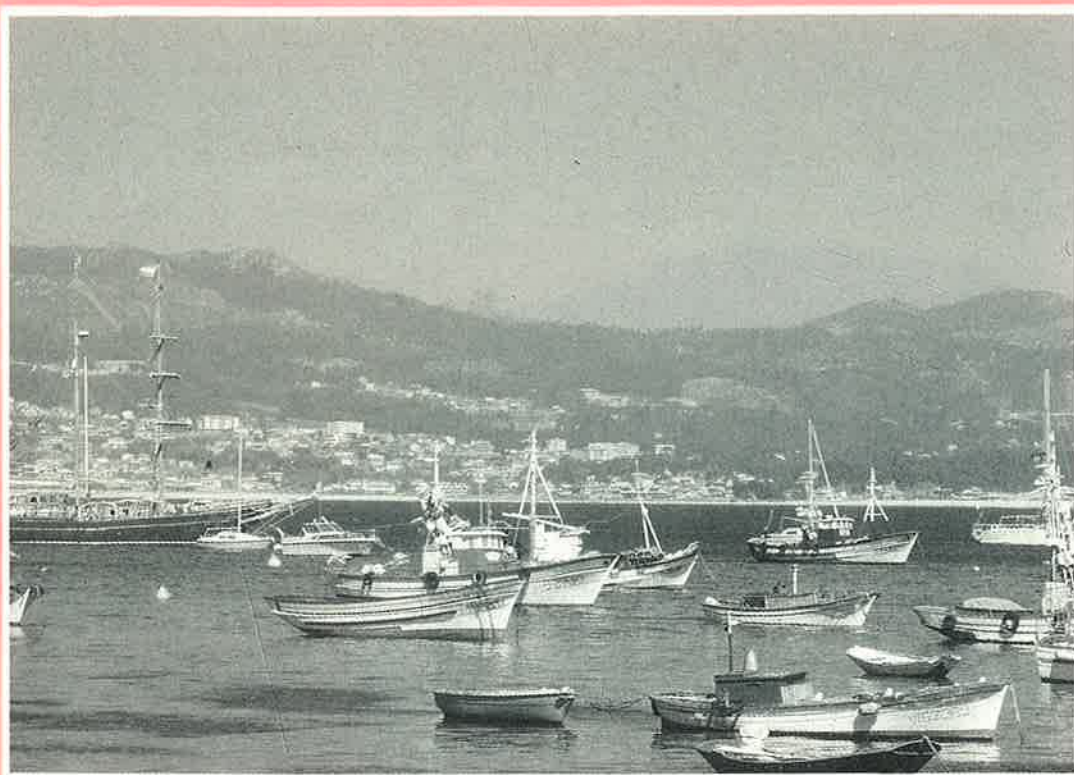
**El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, y el presidente de la Generalitat Valenciana, Joan Lerma, firmaron un Convenio de colaboración por el que ambas Administraciones —central y autonómica— se comprometen a luchar contra la contaminación en el mar, así como a trabajar en las tareas de salvamento de las tripulaciones en los accidentes marinos. El Convenio, firmado el pasado 20 de abril, liga a ambas instituciones de manera indefinida.**

y la localización y salvamento de los naufragos habidos en cualquier siniestro en el mar.

En esta ocasión, le ha tocado el turno a la Comunidad Valenciana, representada por su presidente, Joan Lerma, y al Ministerio de Transportes (encabezado por su titular, el ministro Borrell) quienes se han comprometido a colaborar en tal dirección.

El Convenio, firmado a finales de abril, determina que ambas instituciones prestarán sus medios para, de manera indefi-





nida, coordinarlos y disponerlos en caso de una emergencia localizada en el mar. Asimismo, por dicho Acuerdo, los Gobiernos Central y Autonómico se comprometen al intercambio de informaciones, al establecimiento de un sistema de comunicación más estrecho, a la fijación y ejecución de ejercicios periódicos de coordinación y a la realización de campañas informativas anuales dirigidas a la población civil.

El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la contaminación, situado en Madrid, y el Centro Regional o Local de Coordinación dirigirán las operaciones y determinarán los medios a actuar, integrándolos en la organización del ejercicio de salvamento en colaboración con el Centro Coordinador de Emergencias de la Generalitat valenciana.

Como en otros acuerdos ya adscritos por el Gobierno Central y el de diferentes Comunidades Autónomas, también en esta ocasión ambos ejecutivos promoverán planes de formación y reciclaje del personal encargado de las faenas de salvamento y descontaminación de las aguas y del litoral.

En un principio, los medios aportados son un remolcador de altura capaz de actuar en áreas de salvamento y desconta-



minación: «L'Albufera», anteriormente «Off-Vigo», perteneciente a la empresa Boluda Off-Shore, S. A., y fletado por la Dirección General de la Marina Mercante. 'L'Albufera» fue construido en 1984 en los astilleros de Murueta y entre sus características principales destacan una eslora de 60 metros, una manga de 13; 1.100 toneladas de peso muerto y 972 de registro bruto. Tiene una superficie de cubierta de casi 370 metros cuadrados y una capacidad de carga también en cubierta de 500 toneladas. Todo ello, permite alcanzar a la embarcación una velocidad de 13,88 nudos. Respecto a su tripulación, ésta estará formada por una decena de hombres y además, puede transportar hasta 14 pasajeros. Asimismo, se contará con una barcaza de limpieza de las aguas costeras y de los puertos. Ambas embarcaciones tendrán su base en el puerto de Valencia. Para trabajar desde el aire se dispondrá de un helicóptero biturbina equipado para el salvamento en el mar; si bien, desde los tres centros de coordinación de emergencias de la Comunidad valenciana, se facilitará el uso de un segundo helicóptero, así como de dos vehículos todoterreno para las operaciones terrestres del personal perteneciente al servicio de vigilancia de baños y al de las brigadas de bomberos.

Sin embargo, a medida que se desarrolla el Plan Nacional de Salvamento en la Comunidad Valenciana con la construcción de un centro regional de salvamento marítimo en el cabo de San Antonio, los medios se irán incrementando.

Próximamente se firmarán acuerdos similares con las Comunidades catalanas, andaluza y murciana. Precisamente en esta última Comunidad quedará inscrito en un futuro no muy lejano al remolcador «Cartagónova», antiguo «Punta Brava». Esta embarcación, construida en 1985 en los astilleros Luzuriaga, tendrá su base en el puerto de Cartagena. De este modo, prácticamente quedarán completos los medios necesarios para la actuación ante una emergencia en el Levante español. ■

A. D.

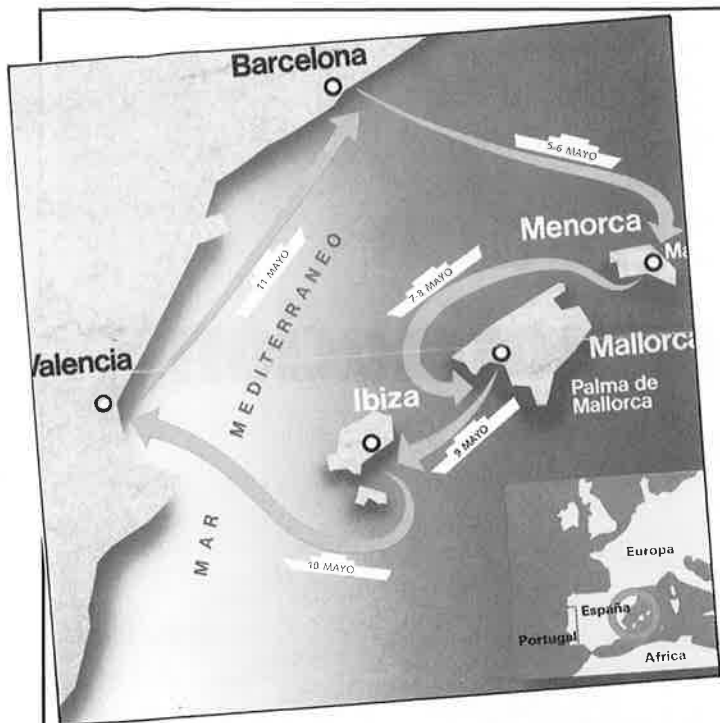


La Conferencia Mundial de Puertos se celebró en un barco por el Mediterráneo

# El futuro portuario pasa por su informatización

Dos puertos comerciales, Barcelona y Valencia, y tres de carácter eminentemente turístico, Mahón, Palma e Ibiza, fueron escenario de la decimoséptima conferencia de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) que se celebró en

aguas mediterráneas del 5 al 2 del pasado mes de mayo. Cerca de 500 delegados procedentes de 44 países se dieron cita para debatir, bajo el lema «Retos del puerto», el presente y el futuro de las organizaciones portuarias en el mundo.



**S**EA como sea, a la hora de celebrar actos internacionales siempre quedamos bien. La hospitalidad hispana, unida a unas excelentes condiciones climatológicas y a una no menos exquisita gastronomía, nos aseguran prácticamente el éxito en cualquier congreso internacional desarrollado en tierras españolas. Mucho más si tal encuentro se celebra a bordo de un barco recorriendo las transparentes aguas baleares, tal como ha sucedido con la Conferencia Mundial de Puertos.

No es ésta la primera vez que en un encuentro internacional se celebra a bordo de una embarcación. Ya en 1983, el barco «Danae» de la compañía italiana Costa Crociere fue base del primer congreso internacional de manipulación portuaria y tráfico marítimo que tuvo lugar en aguas del puerto de la Ciudad Condal. A partir de entonces, la idea de celebrar encuentros internacionales a bordo de buques ha sido puesta en marcha en numerosas ocasiones, incluso para debatir temas no necesariamente vinculados al mar.

Si es, en cambio, la primera vez que un encuentro de la Asociación Internacional de Puertos se desarrolla a bordo de un barco. También en esta ocasión ha sido un buque de la Costa, el «Eugenio Costa»,

el que ha acogido durante una semana a más de 740 invitados, entre delegados y autoridades, procedentes de 44 países. La delegación más numerosa a excepción de la española, encargada de la organización del certamen, fue la japonesa, con 69 representantes, seguida de la estadounidense, con 64. Asimismo, cabe destacar la presencia de dos delegados de la Unión Soviética.

Desde 1956, la Asociación Internacional de Puertos celebra bianualmente una conferencia mundial para debatir la situación de las organizaciones portuarias en el mundo. La idea de organizar la 17ª edición de sus encuentros a bordo de un barco por el Mediterráneo español ha sido criticada por algunos sectores. Críticas a las que el director general de Puertos y Costas, Fernando Palao Taboada, ha salido al paso diciendo que el marco en el que se ha desarrollado el encuentro ha servido para «*dar importancia a la actividad del cruceo turístico, actividad predominante en muchos de nuestros puertos mediterráneos*». Asimismo, justificó el viaje por la estructura dispersa que se da en nuestros recintos portuarios «*la fórmula del itinerario —dijo— ha sido muy buena, pues ha permitido a los congresistas observar de cerca el funcionamiento de dos puertos de carácter comercial, como*



*son Barcelona y Valencia, y tres de marcado predominio turístico, Mahón, Palma de Mallorca e Ibiza».*

### Nuevos temas a debate

Como en ocasiones anteriores, la infraestructura portuaria, los métodos de carga y las operaciones con las mercancías han sido de nuevo debatidos por los miembros de la IAPH quienes, no obstante, quisieron abarcar nuevos planteamientos en su 17ª Conferencia Mundial. En este sentido, el californiano James H. McJunkin, presidente de la Asociación Internacional de Puertos, manifestó que la problemática surgida en torno a la tramitación electrónica de datos y documentos en el transporte marítimo interna-

cional, los EDIs; la protección del medioambiente y el papel que en esta dirección deben desempeñar las organizaciones portuarias y el cruceo turístico como actividad esencial de muchos puertos han sido los temas en los que se ha basado la reunión internacional.

La informática se ha convertido en la nueva ciencia de final de siglo. Ciencia sin la que, hoy por hoy, ningún sector puede prácticamente sobrevivir, tampoco los puertos. Entre los retos de futuro que deben afrontar las organizaciones portuarias destacan el intercambio y la gestión electrónica de datos, sistema conocido como EDI. Precisamente, las actuales deficiencias de este sistema en los puertos españoles, las barreras aduaneras y la falta de una estructura de conexión ferroviaria adecuada



En los próximos años la fisonomía de los puertos cambiará al adecuarse éstos al entorno medioambiental de las ciudades en las que se asientan.



Fernando Palao, director general de Puertos y Costas.



constituyen para el director general de Puertos y Costas, Fernando Palao, las «asignaturas pendientes» de nuestro sistema portuario.

### Unificación de puertos

Ligando la informática al marco de europeización que se nos abre ante la ya inminente puesta en funcionamiento del mercado único en la Comunidad, se ha puesto en marcha un programa de informatización y telematización que mejora las informaciones sobre los tráficos de los puertos, al tiempo que facilita y hace más eficaz su gestión.

El nombre de este programa es MEDITEL y permite a los puertos a él conectados un intercambio de datos, de ordenador a ordenador, con el fin

de dar a conocer, entre otras, informaciones precisas sobre las fechas de partida y llegada de los barcos a puerto, las escalas previstas en los itinerarios y los planes de carga de los buques; especialmente cuando se trate de mercancías peligrosas.

### Colaboración con el medio ambiente

La Comisión Interregional para los Transportes en el Mediterráneo (CITRATE) se ha propuesto como prioridad en sus actuaciones la informatización de los puertos mediterráneos que quedarán así unidos. En este sentido, los puertos de Marsella (Francia), Barcelona (España) y Génova, en Italia, han puesto su experiencia a disposición del programa MEDITEL.

La participación de los puertos en la mejora del medio ambiente ha sido una cuestión debatida seriamente en la 17 edición de la Conferencia Mundial de Puertos. Para los asistentes, «no se trata tan sólo de que los puertos limpien sus aguas sino que deben integrarse plenamente en el entorno de las ciudades en las que se asientan».

En este sentido y aun cuando no era punto de destino del «Eugenio Costa», el puerto de Tarragona quiso estar presente en el encuentro internacional de las organizaciones portuarias. Días antes de su inauguración, el director general de Puertos y Costas, Fernando Palao, dio a conocer a los medios de comunicación el libro titulado *Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona*, de Ricardo Pérdigo y Tomás

Rodríguez. El texto es fruto del interés del puerto tarragonense por adecuarse al entorno de la ciudad y del litoral que lo acoge. La creación del nuevo puerto deportivo, la remodelación del muelle de Costa, la inserción del barrio del Serrallo y la reconversión del lecho del río Francolí en un espejo de agua navegable son tan sólo algunos de los aspectos de la nueva filosofía de integración urbanística del puerto en la ciudad.

En Mallorca, el puerto de Tarragona presentó a los congresistas de la IAPH la memoria del ejercicio del pasado año. Algo que el presidente de la Junta del Puerto de Tarragona, Antoni Pujol, valoró positivamente ya que, el adelanto de su publicación ha sido consecuencia «del nivel de informatización alcanzado por el puerto», dijo.

Durante la estancia del «Eugenio Costa» en Baleares, los congresistas debatieron asimismo la actividad portuaria en relación con el turismo; y es que Palma de Mallorca quiere ser centro de escala de los cruceros de turismo que surcan el Mediterráneo; oferta turística por la que apuestan también las autoridades del sector.

### Los puertos, pendientes de su reforma

Los 37 puertos que integran la red portuaria española generaron en 1990 una facturación cercana a los 67.000 millones de pesetas, lo que supuso un incremento del 10 por cien respecto al anterior ejercicio. Durante el mismo período, nuestros puertos movieron 230 millones de pesetas en mercancías, cifra que, pese a representar un crecimiento neto del 1 por cien respecto a 1989, ha supuesto un cambio cualitativo al aumentar el tráfico de mercancía general y reducirse el de graneles sólidos. Aun cuando estos datos son considerados como positivos desde la Dirección General de Puertos y Costas, nuestros puertos habrán de transformarse antes del 93.

La entrada en vigor del mercado único en Europa, en





**Las autoridades turísticas de las islas Baleares quieren que Palma sea escala de los cruceros que surquen el Mediterráneo.**



enero de 1993, va a obligar a algunos de nuestros puertos a modificar su estructura y transformarse para, si no ser los mejores, sí poder competir al menos en igualdad de condiciones con el resto de instalaciones portuarias comunitarias.

La dispersión es el principal problema que afecta a nuestra red portuaria; si bien, tal como señaló hace pocas semanas el titular de la cartera de Transportes, Josep Borrell, «debemos saber aprovechar la estructura poco centralizada para obtener beneficios». En este sentido, señaló como ejemplo la liberalización de los tráficos de cabotaje donde la situación dispersa resulta más ventajosa.

Según un informe elaborado por la Dirección General de Puertos y Costas del MO-

PU la importancia de los puertos en el conjunto de la vida económica del país se demuestra en varios puntos: en primer lugar, cabe destacar el importante papel que juegan aquéllos para la balanza comercial española, ya que el 90 por cien de nuestras importaciones y el 75 de nuestras exportaciones entran o salen a través de los puertos. Por otra parte, los resultados del conjunto del sistema portuario durante el pasado ejercicio se traducen en un total de facturación de 66.700 millones de pesetas; los gastos de personal ascendieron a 19.400 millones, mientras que los gastos corrientes sumaron un total de 28.800 millones de pesetas. El Cash-flow alcanzó los 37.900 millones y las dotaciones para la amortización ascendieron a 14.100 millones

de pesetas. En el mismo sentido, las inversiones previstas para el presente año superan los 40.000 millones mientras que para 1992 tales inversiones crecerán aproximadamente un 25 por cien. Esto es, se llegará a los 50.582 millones de pesetas, entre fondos propios y subvenciones estatales.

En tercer lugar, el sistema portuario gestiona unos activos fijos con un valor neto actualizado en torno a los 450.000 millones de pesetas. Finalmente, el total de mercancías manipuladas en nuestros puertos superó los 230 millones de toneladas de las que el 51 por cien correspondió a graneles líquidos, el 27 por cien a graneles sólidos y el 23 por cien restante a carga general.

## **Importancia del comercio exterior**

Según los datos aportados por el MOPU en el informe anteriormente mencionado, los puertos más destacados en el Mediterráneo son en cuanto a mercancía general y contenedores: Barcelona, Valencia y Algeciras. Respecto a graneles: Tarragona, Algeciras, Cartagena y Barcelona. En relación al tráfico de pasajeros: Algeciras, Ceuta, Palma de Mallorca y Barcelona y en lo que al tráfico de cruceros turísticos se refiere Palma de Mallorca ocupa el primer lugar de los puertos mediterráneos, seguida por Barcelona y Málaga.

En la vertiente atlántica, Bilbao, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Vigo destacan en lo que a mercancía general y contenedores se refiere. Bilbao, de nuevo, La Coruña, Huelva y Santa Cruz de Tenerife sobresalen en el apartado de graneles, tanto líquidos como sólidos. La pesca constituye para los puertos atlánticos una importante actividad comercial y, en especial, los del noroeste peninsular. Así, cabe señalar en este sentido Las Palmas, Vigo, La Coruña, Pontevedra y Villagarcía. Por último, respecto al tráfico de pasajeros destacan Las Palmas, Los Cristianos, San Sebastián y Santa Cruz de Tenerife.

El futuro de los puertos mediterráneos pasa por situarse como punto de partida de las personas y mercancías procedentes del Lejano y del Medio Oriente hacia Europa. En este sentido, las autoridades españolas están dotando a los puertos de una importante estructura de transporte, tanto vial como ferroviaria. Por su parte, los puertos atlánticos insulares, los situados en las islas Canarias, deberán potenciar su papel como centros de distribución hacia los países del África Occidental mientras que los peninsulares se especializarán en las líneas regulares con Europa, así como en los tráficos industriales. ■

**Ana DIAZ**



S U M I N I S T R O A B U Q U E S



## A TODA MUSICA

Rapidez en el servicio, alta tecnología en los combustibles marinos, facilidad para el suministro especialmente en Algeciras, Tenerife, Las Palmas, Ceuta y Gibraltar. Así son las escalas CEPSA para los profesionales del mar. En muelle o por gabarra, la asistencia de nuestro personal es una nota sostenida de profesionalidad. Y es que nada nos agrada más que satisfacer a nuestros clientes.

CEPSA BUNKER. Avda. de Burgos, 16-D 28036 Madrid.  
Tel.:(91) 337 69 52/61 || Télex 44601 SPAB E Telefax (91) 767 12 73.





## Informe de ANAVE

# DIEZ AÑOS DE CRISIS

**La Marina Mercante española tiene menos de la mitad del tonelaje que tenía en 1981.**



**La flota mercante española ha perdido en los diez últimos años más de la mitad del tonelaje que tenía en 1981 y cerca del 40 por cien de sus unidades. A estas cifras, ya de por sí llamativas, se vienen a unir otros datos preocupantes. En este tiempo ha dejado de trabajar en el sector casi la mitad de hombres que lo hacían entonces, y el valor añadido que se ha generado se ha reducido también en más de un 40 por cien.**

**L**A década de los ochenta no ha sido buena para la Marina Mercante española. La crisis de los años setenta, la apertura exterior y la aparición de flotas más competitivas han influido durante estos diez últimos años para dejarla reducida a casi la mitad de su capacidad. Un informe elaborado por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), la patronal del sector, viene a explicar esta negativa evolución, preocupante para la capacidad marítima nacional.

España ha pasado en este tiempo de ocupar el número 13 por su volumen de flota en

1980 a encuadrarse en 1990 en el puesto mundial número 25. Un dato que viene a explicar, de forma global, esta declinante evolución. Unas cotas, en cambio, que parecen van a verse superadas en el futuro, al pensarse desde la propia ANAVE que los próximos años pueden traer un posible desarrollo, aunque quizá no suficiente para alcanzar los volúmenes que se daban hace diez años.

Lo cierto es que la flota española se componía en 1981 de un total del 699 unidades y apenas pasa de las 400 (416) diez años después. Una evolución negativa que también se observa al contemplar la evolu-

ción del tonelaje total de la flota, que era en 1981 de 7.118.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), mientras que durante este año de 1991 alcanzaba un total de 2.988.000 TRB. La misma tendencia cabría decir en cuanto al número de tripulantes que se embarcaban en estos buques, que eran 24.959 en 1981 y son 13.824, diez años después. El valor añadido generado por esta flota se ha visto también, y en consecuencia, reducido, al pasar de ser en 1981 de más de 150.000 millones de pesetas a generarse en este ejercicio apenas 90.000 millones.

### Crisis por sectores

Esta crisis se ha dejado sentir, sin embargo, de una manera desigual según los sectores que se estudien. De este modo, en lo que se refiere a petroleros, en ese período se percibe una evolución de las 50 unidades que estaban registradas bajo pabellón nacional en 1981 a las 16 que lo están en 1991. Una circunstancia que ha hecho pasar al sector de los más de cuatro millones de TRB a poco más del millón, diez años después, empleando en 1981 a casi 3.000 tripulantes y no ocupando en la actualidad más que a 870. Algo que ha marcado también una evolución negativa del valor añadido generado, que ha pasado en ese período de los más de 24.000 millones de pesetas a no llegar a los 8.000.

Evolución similar a la de los





petroleros ha sido la sufrida en el sector de buques de carga seca. En este caso se ha pasado en el período estudiado por el informe de ANAVE de tener 341 unidades en 1981 a haber registradas en la actualidad 114. Del mismo modo, la capacidad de casi dos millones de TRB que tenía este sector han pasado a ser de 916.000 en este tiempo. Con ello se ha generado un valor añadido menor en más de 45.000 millones de pesetas y se han perdido más de 2.500 puestos de trabajo directos.

El sector de líneas regulares exteriores se ha comportado también como los dos anteriores, pasando de los 117 buques con que contaba en 1981 a los 22 con que cuenta en la actualidad. Esto medido en términos de Tonelaje de Registro Bruto Total nos indica que en esa fecha el sector contaba con más

*En diez años se han perdido en el sector cerca de la mitad de puestos de trabajo directos.*

*El sector de cabotaje ha crecido, pese a la crisis del resto, cobrando un gran peso.*

de 300.000 TRB y hoy apenas son 86.000 las TRB totales. El valor añadido generado ha descendido también en este período en algo más de 13.000 millones de pesetas, como el número de tripulantes ha pasado de ser superior a los 3.000 para todo el sector en el año 81 y no contar en la actualidad apenas con casi 700 hombres.

#### Sube el cabotaje

No ha ocurrido lo mismo en lo que se refiere a las líneas regulares de cabotaje, que es el único sector que ha experimentado una subida de sus baremos en todo este tiempo. Se ha pasado así en diez años de tener 71 unidades a haber en la actualidad 114, como se ha pasado de tener un total de

230.000 TRB a 248.000, lo que se ha dejado notar en el valor añadido generado, que ha aumentado casi en 8.000 millones de pesetas, y en la evolución positiva del número de tripulantes empleados, que han pasado de ser 2.052 en 1981 a 3.295 en el presente ejercicio.

Esta evolución positiva del cabotaje no pasa desapercibida a los autores del informe, que llaman la atención sobre lo significativo de su incremento, que va acompañado sin embargo de unas fuertes reducciones en los demás segmentos de la flota. De esta forma, se observa que el cabotaje llega a generar hoy un valor añadido anual estimado en unos 44.000 millones de pesetas, lo que supone casi la mitad del valor añadido global de todos los servicios españoles de transporte marítimo. Una cifra que contrasta con el 29 por cien que suponía



**DISTRIBUCION POR TRAFICOS DEL INDICE DE VALOR AÑADIDO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO ESPAÑOLES (1981-91)**

	No. Buques		Miles de TRB		Tripulantes		Ind. V. Añadido		TRB Media	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991	1981	1991	1981	1991
PETROLEROS DE CRUDO	50	16	4100	1164	2720	870	24570	7635	82000	72750
CARGA SECA (*)	341	114	1996	916	13333	4651	72928	27082	5853	8035
LINEAS REGULARES EXTERIORES	117	22	310	86	3182	673	17898	4197	2650	3909
OTROS (*)	120	150	482	574	3672	4335	24065	28774	4017	3827
<b>LINEAS REGULARES DE CABOTAJE</b>	<b>71</b>	<b>114</b>	<b>230</b>	<b>248</b>	<b>2052</b>	<b>3295</b>	<b>14855</b>	<b>22762</b>	<b>3239</b>	<b>2175</b>
<b>TOTAL</b>	<b>699</b>	<b>416</b>	<b>7118</b>	<b>2988</b>	<b>24959</b>	<b>13824</b>	<b>154314</b>	<b>90432</b>		
<b>% LINEAS CABOTAJE en el TOTAL del sector</b>	<b>10,2</b>	<b>27,4</b>	<b>3,2</b>	<b>8,3</b>	<b>8,2</b>	<b>23,8</b>	<b>9,6</b>	<b>25,2</b>		
(*) De éstos, en tráfico de Cabotaje, en gran parte de su actividad	261	207	1160	946	7971	6696	29510	21268		
<b>% total sub-sector Cabotaje en el TOTAL del sector</b>	<b>47,4</b>	<b>77,2</b>	<b>19,5</b>	<b>40,0</b>	<b>40,2</b>	<b>72,3</b>	<b>28,7</b>	<b>48,7</b>		

el valor añadido generado por este sector hace diez años, medido también en relación con la actividad total de la flota. El informe de ANAVE llama la atención también en el sentido de que hoy están empleados en buques que operan únicamente o de forma importante en tráfico de cabotaje el 72 por cien del total de los tripulantes empleados por toda la flota. Datos, sin duda, significativos y que nos dicen de la importancia que ha cobrado el sector, que sufrirá próximamente una apertura como consecuencia de la pertenencia española a la Comunidad Europea, lo que podría llegar a quebrar estos avances.

**Análisis porcentual**

El informe de los navieros españoles dedica una especial atención al análisis porcentual de todos estos datos y del que consideran más importante de ellos, el valor añadido generado por la flota, lo que indica su capacidad de generar riqueza. De este modo, el valor añadido total para el sector de la Marina Mercante viene a ser calculado siguiendo distintos parámetros que, si bien no lo indican con toda fiabilidad, sí

*El futuro de la Marina Mercante española pasa, según ANAVE, por su apertura exterior.*

*España ha pasado de ocupar el puesto número 13 por su volumen de flota en el año 80, al 25 en el 90.*

da como resultado unas conclusiones muy aproximadas.

Según cálculos de ANAVE, la flota mercante española genera hoy un valor añadido próximo a los 90.000 millones de pesetas, lo que viene a suponer un 40 por cien del total de la facturación, estimado en 225.000 millones de pesetas. Esto significa una pérdida de cerca del 42 por cien del valor añadido generado hace diez años, medido en pesetas constantes de 1991. Este descenso global se genera por el descenso en un 77 por cien de la actividad económica del sector de líneas exteriores, un 69 por cien menos en lo que se refiere a pe-

troleros y un 63 por cien menos en lo relativo a los barcos de carga seca, siempre en referencia a los valores conseguidos en el ejercicio de 1981. Aumentaron, en cambio, el subsector denominado «Otros», que lo hizo en un 20 por cien, y el de líneas de cabotaje, cuyo valor añadido se ha incrementado en este período en un 57 por cien, con lo que ha pasado de generar sólo el 9,6 por cien del valor añadido total al 25,2 por cien del total en 1991, en lo que se refiere únicamente al cabotaje interior de línea regular.

En lo relativo al número de tripulantes empleados por el



total de la flota, se ha experimentado una reducción del 45 por cien respecto a las cifras de hace diez años. Particularmente sensibles han sido las reducciones del empleo en los buques de línea exterior, que han perdido el 79 por cien de puestos de trabajo respecto a ese año; en los petroleros, que han perdido el 68 por cien de la tripulación, y en los buques de carga seca, que cuentan hoy con un 65 por cien menos de hombres.

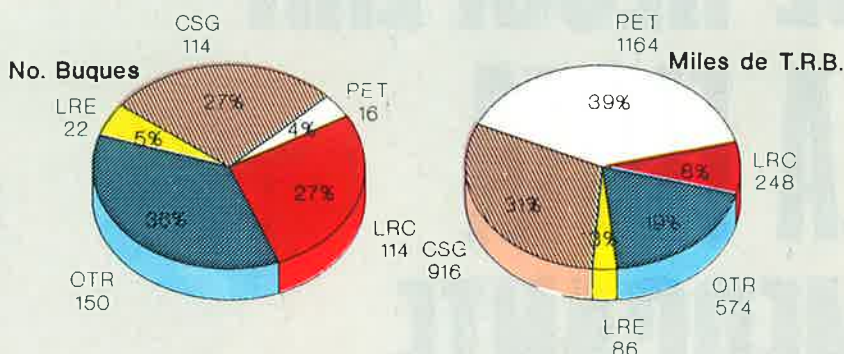
Contrariamente, ha aumentado en este período en un 60 por cien el empleo generado por las líneas regulares de cabotaje, que ha pasado a gene-





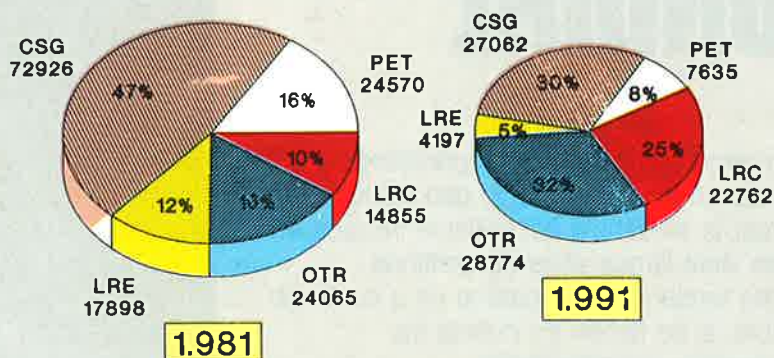
### ESTRUCTURA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA. 1991

PET: Petroleros de Crudo  
 CSG: Carga Seca a Granel  
 LRE: Líneas Regulares Exteriores  
 LRC: Líneas Regulares de Cabotaje  
 OTR: Otros buques



### VALOR AÑADIDO POR LOS SERVICIOS ESPAÑOLES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

PET: Petroleros de Crudo  
 CSG: Carga Seca a Granel  
 OTR: Otros buques  
 LRE: Líneas Regulares Exteriores  
 LRC: Líneas Regulares de Cabotaje



Indice, en Millones de Pts. de 1991/Año estimado por subsectores, sobre la base de costes homogéneos de personal y capital.

ANAVE - Gabinete de Estudios

rar casi el 24 por cien del empleo de la flota frente al poco más del 8 por cien de la tripulación total que ocupaba hace diez años. De igual modo, ha aumentado en un 18 por cien la tripulación enrolada en los barcos clasificados en el informe en el apartado de «Otros».

#### Futuro con esperanza

Fernando Casas, director general de ANAVE, se muestra, no obstante, esperanzado con la evolución que puede sufrir la flota en el futuro. Para él, que la flota registrada bajo pabellón nacional haya pasado de ocupar el puesto número 13 en

1980 al 25 en el ejercicio del 90 no tendría que significar en sí una reducción, al haber navieras españolas que trabajan fuera. Según afirma «la flota de un país no tiene que ser sólo la que está bajo pabellón, sino también la que controlan sus propios empresarios en el exterior». De este modo, afirma que en el 90, los navieros españoles venían a tener buques matriculados fuera con una capacidad próxima a las 200.000 TRB, en los que estaba enrolada incluso una mayoría de tripulación española.

El futuro desarrollo de la flota nacional, según él pasa por estas consideraciones. Al tiem-

po que pide a la Administración una mayor flexibilidad y se muestra esperanzado con la aprobación del segundo registro en Canarias, que podría estar listo antes del verano, señala que las empresas españolas han empezado a comprender la dimensión internacional de este negocio. Un fenómeno, explica, que se ha producido anteriormente en otros países como Noruega o Grecia, cuyas empresas vienen a tener el control de un gran número de buques registrados bajo otros pabellones diferentes al propio.

De hecho, el director general de ANAVE se explica la crisis padecida en estos diez años por la autarquía reinante en el sec-

tor hasta la década de los noventa, que hacía que los buques españoles sólo transportaran cargas españolas, con tripulaciones españolas y con registros del propio país, lo que afirma que está cambiando. En este sentido señala que la apertura internacional de nuestra economía ha operado negativamente en el sector, que cree ha aprendido la lección y superará el bache saliendo también él al exterior, sin que ello signifique una pérdida de flota en la práctica, al estar bajo control de empresarios españoles, aunque abandonada en otros pabellones. ■

M. P.



# SE RECUPERA LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

La flota mercante mundial ha experimentado un crecimiento en el último año, lo que viene a confirmar la tendencia ascendente iniciada en 1989, tras siete largos años de continua caída. Una tendencia que parece va a continuar en el futuro, si se tienen en cuenta las posibles nuevas contrataciones.



**L**a flota mundial se componía a principios de julio del año pasado por cerca de 80.000 buques, en concreto 78.336, lo que suponía un total de 423,63 millones de Tonelaje de Registro Bruto (TRB). Unos datos publicados por el Lloyd's Register of Shipping y que suponen un crecimiento un año más de la capacidad marítima mundial. En concreto, estas cifras suponen una subida del 3,21 por cien en cuanto al número de buques contabilizado un año antes y un 2,94 por cien más de las TRB contabilizadas en 1989.

*El 90 marcó una nueva recuperación después del despunte del 89 y de la caída de los siete años anteriores.*

Durante ese período crecieron más, no obstante, los buques no mercantes (pesqueros, principalmente), que lo hicieron por encima de los propiamente mercantes, que aumentaron en un 0,4 por cien en número de unidades y

en un 2,7 por cien en su tonelaje. De este modo, a 1 de julio de 1990, había en el mundo 40.306 buques mercantes con una capacidad de 398.777 millones de TRB, mientras que entre todos los países del planeta existían en

esa fecha 38.030 buques no mercantes con un tonelaje de 24.850 TRB.

La tendencia creciente ha sido observada también en el segundo semestre de 1990, de manera que se ha registrado un aumento de siete millones de TPM en lo que se refiere a barcos de más de 10.000 TPM. Existen además buenas expectativas para el crecimiento de los petroleros, según datos de la firma noruega FEARNLEYS, que estima que pasarán de los 246,4 millones de TPM a primeros de este año a contar con 271,3 millones de TPM el 1 de enero de 1994. Una evolución positiva que también experi-





mentarán los mineraleros, según estos mismos datos, de los 211,1 millones de TPM con que cuentan en la actualidad a los 214,4 millones de TPM que registrarán dentro de tres años. Contrariamente, se prevé un descenso de los buques combinados, que bajarán de los actuales 31,5 millones de TPM a los 30,9 millones de TPM en el 94 y un aumento de los graneleros, aunque más moderado.

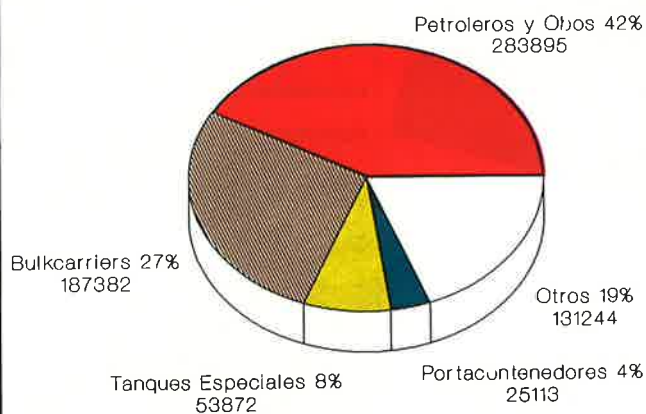
### Clasificación por países

Lo que ha traído la crisis internacional de la navegación han sido variaciones en

### ESTRUCTURA DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

Por tipos de Buques, al 31/VII/89

(Valores en Miles de TPM)



Fuente: ANAVE.

la importancia de las distintas flotas nacionales. De este modo, a principios de este año y teniendo en cuenta sólo los buques tanques, combinados y bulkcarriers de más de 10.000 TPM, España ocupaba el puesto 22 de la flota mundial. Un lugar inferior del que tenía hace una década.

El primer país por buques de este tipo abanderados bajo su pabellón lo ocupa Liberia, que cuenta con 450 buques tanques de más de 10.000 TPM (excluidos graseiros, quimiqueros, portacontenedores), 48 combinados (ore-oil y bulk-oil) y 516 bulkcarriers, con un total de 84.491 millones de TPM su-



# Revista MOPU



Una publicación mensual de grandes reportajes con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía...

## Un lujo de conocimientos al alcance de todos



Y nuestros grandes monográficos de más de 200 páginas ilustradas a todo color: «Las obras públicas en el siglo XVIII», «Guía de las costas de España» y «Guía de los ríos de España».

### TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE \_\_\_\_\_

PROFESION/EMPRESA \_\_\_\_\_

DOMICILIO \_\_\_\_\_

CIUDAD \_\_\_\_\_ C. P. \_\_\_\_\_

MODALIDAD DE SUSCRIPCION ESPAÑA EXTRANJERO

- 1 año (11 números) ..... 2.500 ptas. 3.500 ptas.
- 2 años (22 números) ..... 4.400 ptas. 6.160 ptas.
- Envíenme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.
- Número extraordinario suelto ..... 700 ptas. 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.

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

- El siglo XVIII  Guía de Costas  Guía de Ríos

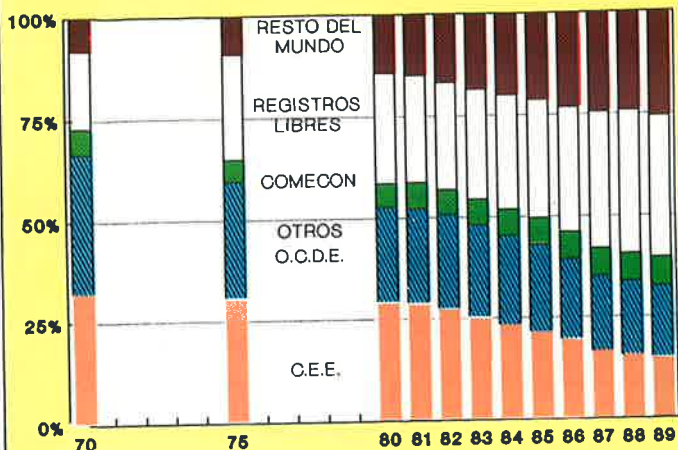
FORMA DE PAGO

- Envío cheque adjunto  Envío giro postal núm. ....
- Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 150 ptas.)
- Domiciliación bancaria.

Enviar a: Revista MOPU. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 254 92 91

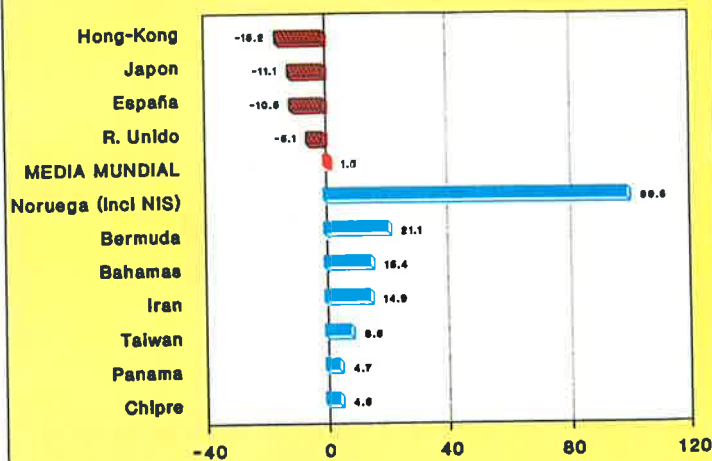


**ESTRUCTURA DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL  
POR GRUPOS DE PAISES**



Fuente: ANAVE.

**LAS FLOTAS QUE MAS VARIARON EN 1989  
(En porcentaje de las TPM)**



**FLOTA MUNDIAL POR PAISES A ENERO DE 1991  
En número de buques y millones de TPM (sólo barcos de más de 10.000 TPM)**

Country of registry	Tankers		Combined Carriers		Bulk Carriers		Total	
Liberia	450	52.588	48	6.564	516	25.339	1.014	84.491
Panama	179	21.661	21	3.503	676	23.228	876	48.392
Greece	158	17.025	19	2.248	386	16.428	563	35.701
Norway	186	22.106	32	3.054	212	10.357	430	35.517
(whereof NIS)	(172)	(20.825)	(32)	(3.054)	(212)	(10.357)	(416)	(34.236)
Cyprus	101	11.583	27	2.929	412	14.244	540	28.756
Japan	76	11.749	6	1.084	145	15.659	227	28.492
UK	105	12.999	10	1.631	131	8.511	246	23.141
Bahamas	126	13.384	15	1.440	121	5.248	262	20.072
USA	162	13.061	4	425	16	712	182	14.198
Philippines	4	570	—	—	252	11.448	256	12.018
USSR	166	5.060	17	1.608	175	4.900	358	11.568
China	81	2.469	—	—	256	8.639	337	11.108
Singapore	66	5.642	3	150	75	4.024	144	9.816
Korea	13	1.156	—	—	138	8.584	151	9.740
Italy	89	4.316	11	920	51	3.586	151	8.822
Brazil	50	3.387	14	1.996	79	3.244	143	8.627
India	49	2.882	7	783	126	4.786	182	8.451
Iran	32	6.187	—	—	48	1.731	80	7.918
Malta	65	3.314	8	571	102	2.842	175	6.727
Taiwan	11	1.107	1	162	65	5.049	77	6.318
Turkey	21	1.486	5	486	80	3.209	106	5.181
Spain	31	3.089	1	117	30	1.416	62	4.622
Denmark	39	3.865	—	—	12	714	51	4.579
Romania	14	1.208	—	—	71	3.164	85	4.372
Yugoslavia	7	507	2	238	94	3.331	103	4.076
France	23	3.154	—	—	12	745	35	3.899
Marshall Isl.	7	2.317	—	—	11	720	18	3.037
Australia	16	1.171	—	—	25	1.781	41	2.952
Poland	3	207	—	—	88	2.580	91	2.787
Vanuatu	3	435	—	—	55	2.168	58	2.603
Belgium	8	470	4	552	15	1.295	27	2.317
Sweden	16	1.096	6	424	8	270	30	1.790
Argentina	28	868	—	—	18	910	46	1.778
St. Vicent	6	553	—	—	45	1.158	51	1.711
Kuwait	18	1.672	—	—	—	—	18	1.672
Iraq	17	1.517	—	—	—	—	17	1.517
Saudi Arabia	10	1.427	—	—	—	—	10	1.427
Bulgaria	10	443	—	—	35	919	45	1.362
Germany	4	242	5	281	26	812	35	1.335
Netherlands	8	593	—	—	11	582	19	1.175
Libya	10	1.090	—	—	—	—	10	1.090
Portugal	10	714	—	—	7	365	17	1.079
Burma	—	—	—	—	27	1.073	27	1.073
Mexico	26	807	—	—	5	221	31	1.028
Others	129	5.236	4	291	160	5.106	293	10.633
<b>Total</b>	<b>2.633</b>	<b>246.413</b>	<b>270</b>	<b>31.457</b>	<b>4.817</b>	<b>211.098</b>	<b>7.720</b>	<b>488.968</b>

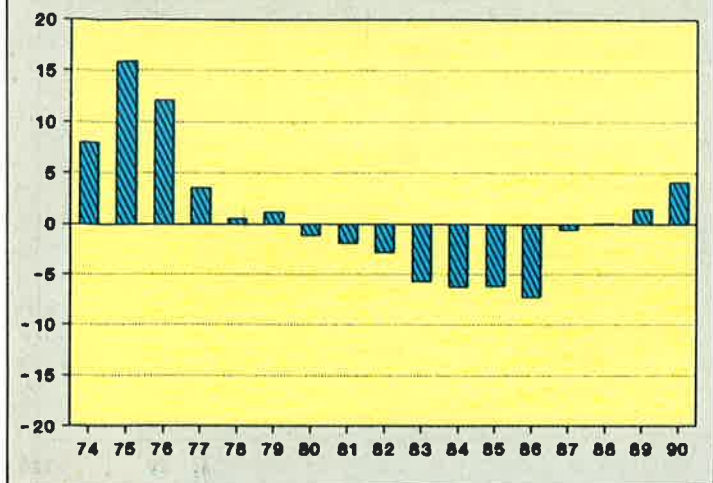
Nota: NIS = Norwegian International Ship Register.  
Fuente: FEARNLEYS.

mando este tipo de buques de más de 10.000. Le sigue en la lista Panamá, otra bandera de conveniencia, que tiene registrados 179 buques tanque, 21 combinados y 676 bulcarriers, con un total de TPM de 48.392 millones. En tercer lugar se sitúa Grecia, con 158 buques tanque, 19 combinados y 386 bulcarriers, con 35.701 millones de TPM. Noruega (incluido su segundo registro) y Chipre ocupan los cuarto y quinto lugares, con 186 buques tanque el primero, 32 combinados, 212 bulcarriers y 35.517 millones de TPM, mientras que Chipre contaba a principios de este año con 101 tanques, 27 combinados y 412 bulcarriers, así como con un total de 28.756 millones de TPM.

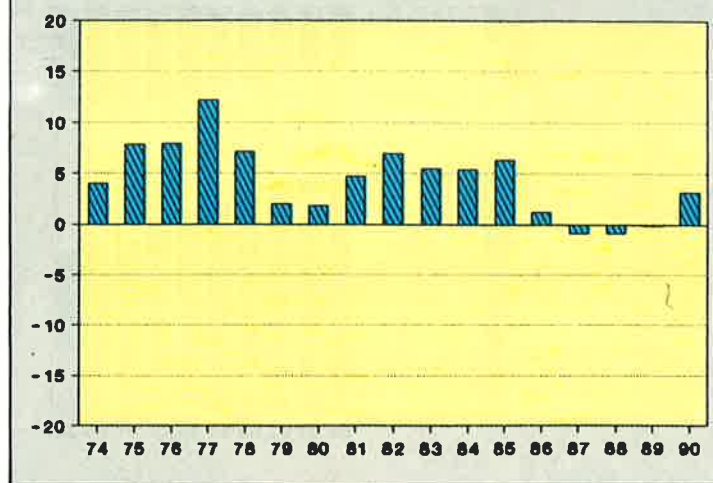
Según estos datos, España ocupaba a principios de este año el puesto 22 de esta tabla, con 31 tanques, un combinado y 30 bulcarriers y un total de 4.622 millones de TPM en lo que a estos buques de más de 10.000 TPM se refiere. Antes que España se encontraban, además de los cinco primeros mencionados, Japón, que se encontraba en sexto lugar, Reino Unido, Bahamas, Estados Unidos, Filipinas, Unión Soviética, China, Singapur, Corea, Italia, Brasil, India, Irán, Malta, Taiwan y Turquía.



**TASAS VARIACION ANUAL FLOTA PETROLERA**  
(En tanto por ciento)



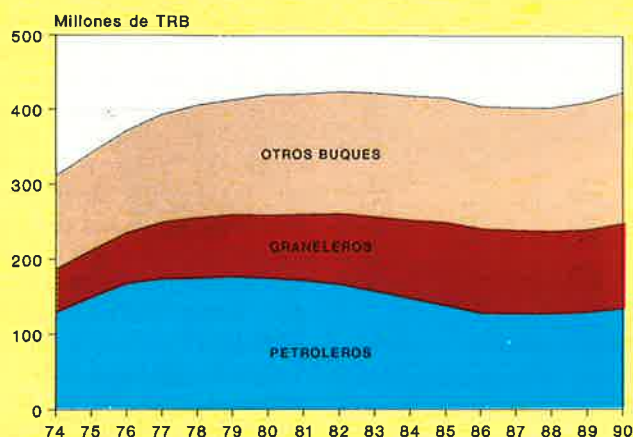
**TASAS VARIACION ANUAL FLOTA GRANELERA**  
(En tanto por ciento)



*Las previsiones son de un crecimiento de los petroleros y de los graneleros y bajarán los combinados.*



**EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL**



**Pierde la CE**

Estas posiciones han sido la conclusión de la evolución durante estos años de la crisis sufrida en algunos países y que otros han aprovechado. La situación a finales de 1989, según datos de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) era de una continua pérdida de las flotas europeas a nivel mundial, que ha llevado a la CE de tener el 30 por cien de la flota global en 1980 a tener en 1989 sólo el 14,7 por cien de la misma. En este mismo tiempo, el em-

pleo ha disminuido en el conjunto de los 12 países comunitarios en 133.000 hombres, en lo que a personal embarcado se refiere.

Contrariamente a esta evolución negativa, los registros libres han experimentado un aumento durante el mismo tiempo, de manera que a finales del 89 registraban ya el 43 por cien de la flota mundial. Los nuevos registros especiales, según ANAVE, han observado también una tendencia favorable, en especial el NIS noruego y el DIS danés, que han absorbido prácticamente la totalidad de las flotas de esos dos países y con una tendencia creciente en ambos casos.

Durante el 89 Noruega experimentó un notable crecimiento de su flota (incluido el NIS) que pasó en ese año a tener casi el doble de TPM de lo que tenía en el ejercicio anterior. También aumentó el registro de Bermudas (un 20 por cien más), de Bahamas (un 16 por cien más), Irán (14 por cien), Taiwan (8 por cien), Panamá (4 por cien) y Chipre (4 por cien), entre otros. Por el contrario, bajaron los registros de Hong Kong (un 16 por cien menos en el 89), Japón (11 por cien), España (10 por cien) y Reino Unido (5 por cien menos). ■

M. P.



# CONTENEMAR

C/. VELAZQUEZ, 150 - 3º - 28002 MADRID - Tlf.: 91 / 262 57 00 - Télex: 22225 - 23823 - Fax: 91 / 261 67 87

## TRANSPORTE DE MERCANCIAS ENTRE LA PENINSULA Y LAS ISLAS CANARIAS EN CONTENEDORES



## AGENCIAS

**OVIEDO.** CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.  
C/. Melquiades Alvarez, 20 - 4º A - 33002 Oviedo  
Tels.: 985 / 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365  
Fax: 985 / 22 96 06

**VIGO.** CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.  
C/. Luis Taboada, 32 - 2º Esq. - 36201 Vigo (Pontevedra)  
Tels.: 986 / 43 38 38 - 43 37 77 - Télex: 83114  
Fax: 986 / 43 26 56

**BILBAO.** CONTENEMAR BILBAO, S.A.  
C/. Berastegui, 5 - 2º D - 48001 Bilbao  
Tels.: 94 / 423 28 93 - 4 5 6 - Télex: 33192 - Fax: 94 / 424 12 47

**MADRID.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Ctra. de Andalucía, km. 11,300 - 28021 El Salobral (Madrid)  
Tels.: 91 / 796 26 62-66 - Télex: 42101

**BARCELONA.**  
CIA BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Muelle Evaristo Fernandez, s/n - 08004 Barcelona  
Tels.: 93 / 332 28 58 - 332 29 00 - Télex: 51583  
Fax: 93 / 422 69 66

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Presidente Alvear, 52 - 6º - 35007 Las Palmas de G.C.  
Tels.: 928 / 27 41 00-04 08 - Télex: 95228  
Fax: 928 / 22 16 51

**TENERIFE.**  
TINERFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edificio J.O.P.  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
Tels.: 922 / 27 43 12-08 Télex: 92261 - Fax: 922 / 27 90 60

**ARRECIFE DE LANZAROTE.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Avda. General Franco, 4 - 2º  
35500 Arrecife de Lanzarote  
Tels.: 928 / 81 69 14-15 - Fax: 928 / 80 25 87

**SEVILLA.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Dársena del Contenedor - Muelle del Balán - 41002 Sevilla  
Tels.: 954 / 45 04 87 - 45 09 50 - 45 02 11 - 45 42 58  
Télex: 72834 - Fax: 954 / 45 38 08

**ALICANTE.** LA NAO - IBERBOX, S.A.  
Plaza de Galicia, 2 - 1º D - 03003 Alicante  
Tels.: 96 / 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 96 / 512 51 81

**VALENCIA.** MARCARGO, S.A.  
Dr. J.J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia  
Tels.: 96 / 367 69 12-16 - Télex: 64700  
Fax: 96 / 323 05 13

**CADIZ.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
C/. Ribera del Río, 34 - Apartado de Correos, 308  
11500 Puerto de Santa María (Cádiz)  
Tels.: 956 / 86 48 89 - 86 29 47 - Télex: 76190

**PALMA DE MALLORCA.** ISCOMAR, S.A.  
Prolongación Muelle Adosado, s/n  
07012 Palma de Mallorca  
Tels.: 971 / 72 66 70 - Télex: 68683 - Fax: 971 / 71 22 79

**BURGOS.** TRANSPORTES EBRO, S.A.  
Agente Colaborador  
Ctra. Madrid - Irún, km 7 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)  
Tels.: 947 / 32 04 16 - 31 16 40 - Télex: 39461  
Fax: 947 / 31 43 13

**MURCIA.** TRANSPORTES "EL MOSCA", S.A.  
Agente Colaborador  
Ctra. Madrid - Cartagena, s/n  
30500 Molina de Segura (Murcia)  
Tels.: 968 / 61 09 41 - 61 01 02 - 61 23 62 - 61 21 74  
Télex: 67121 - Fax: 968 / 61 61 15

**SANTANDER.** CANTABRICA DE SILOS, S.A.  
Agente Colaborador  
C/. Antonio López, 24 - 1º - Apartado de Correos 215  
39009 - Santander  
Tels.: 942 / 21 54 50 - Télex: 35831 - 35942  
Fax: 942 / 31 32 75

**ZARAGOZA.** TASMAR, S.A. - Agente Colaborador  
C/. Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza  
Tels.: 976 / 55 48 85 - Télex: 58179 - Fax: 976 / 55 67 66

**VALLADOLID.** NENUFAR, SHIPPING, S.A.  
Agente Colaborador  
Paseo de Zorrilla, 39 - 10º A - 47007 Valladolid  
Tels.: 983 / 23 93 14 - Télex: 26572  
Fax: 983 / 23 10 68

**SANTA CRUZ DE LA PALMA.** PEREZ Y CIA. IBERICA, S.A.  
Consignatario - C/. Real, 34  
38700 Santa Cruz de la Palma (Tenerife)  
Tels.: 922 / 41 35 48 - 49 Télex: 92693  
Fax: 922 / 41 52 13

**PUERTO DEL ROSARIO.**  
PEDRO ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA (Consignatario)  
Alfonso XIII, nº 35 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)  
Tel.: 928 / 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928 / 85 13 04

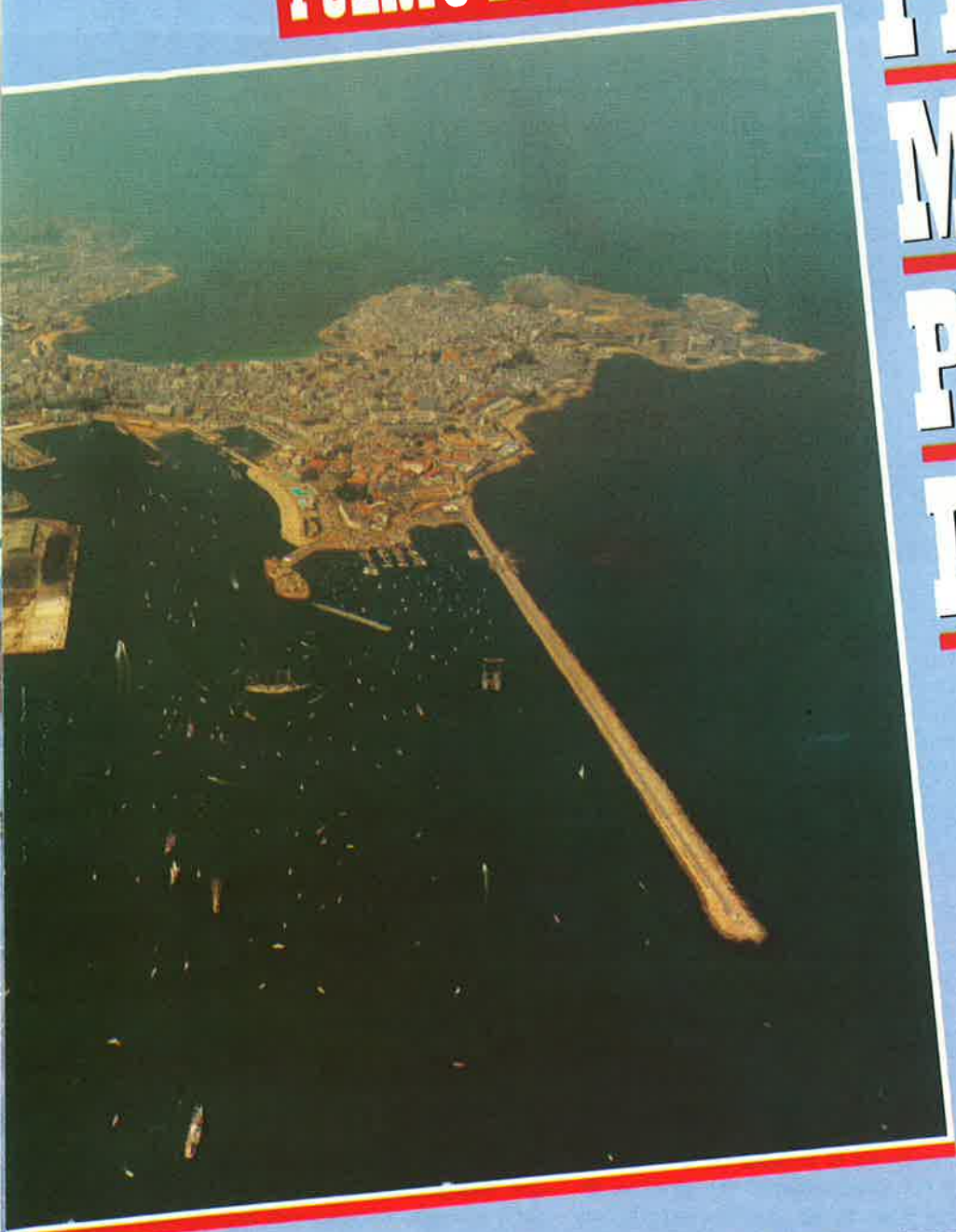




*Se invertirán hasta 1994 más de 10.000 millones de pesetas para mejora, ampliación y remodelación de instalaciones.*



**PUERTO DE LA CORUÑA**



# PRINCIPAL MERCADO PESQUERO DE LA CE

y remodelación. Este desarrollo viene avalado por las ambiciosas inversiones previstas hasta 1994 que superan los 10.000 millones de pesetas.

El puerto de La Coruña, principal industria de la ciudad, y del que depende, directa o indirectamente casi un tercio de su población, se encuentra estratégicamente situado en la costa más al Norte de España y más cercana a los principales puertos europeos, y a los del Este de Estados Unidos. Se encuentra a pocas millas de las más importantes líneas marítimas intercontinentales, a las que ofrece un acceso cómodo y rápido, cuyos amplios calados permiten la entrada de buques, a plena carga, de hasta 150.000 toneladas. En la actualidad goza de las más modernas y capaces instalaciones comerciales, pesqueras y deportivas, con una superficie terrestre de 830.000 metros cuadrados y una flotación de 584 hectáreas.

Esta superficie se encuentra dividida en distintas zonas destinadas cada una de ellas a funciones diferenciadas. En cuanto al área comercial, es el muelle de San Diego, con cerca de 150.000 metros cuadra-

En una historia no muy lejana el puerto pesquero de La Coruña estaba compuesto por un reducido número de pequeñas embarcaciones que faenaban en las costas gallegas. No fue hasta finales de la década de los treinta cuando se inicia un mayor desarrollo, con salidas hasta el caladero del Gran Sol, auge que se vería completado con la introducción de nuevos navíos con excelentes posibilidades para desplazarse hacia otras aguas. Desde los años cincuenta hasta el momento actual, conoció una época dorada que le ha hecho acreedor del puesto que ocupa como uno de los puertos más importantes, convirtiéndose en el primero de Europa en venta de pescado fresco.

**R**ESPECTO al tráfico general de mercancías, en Galicia mantiene de forma destacada su primacía, pues tres de las cuatro toneladas de mercancías que transitan por los puertos gallegos, pertenecen al de la ciudad herculina. Pasado y presente se unen para impulsar un previsible crecimiento de cara al futuro, ya perfectamente dibujado a través de distintas obras, proyectos y presupuestos, para acometer su mejora, ampliación



*Desde 1982 ha doblado el tráfico de mercancías, llegando en 1989 a casi 14 millones de toneladas, haciendo historia dentro del propio puerto.*



dos, el que mayor terreno acapara. Le sigue el muelle destinado a la carga de productos petrolíferos con 100.000 metros cuadrados, y el muelle del Centenario, con casi 38.000 metros cuadrados.

Desde hace ocho años su crecimiento ha sido continuado, lo que le hizo pasar del décimo puesto que ocupaba en 1982 dentro del ranking nacional, al quinto lugar, al que ascendió en 1988, tras superar al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Anteriormente lo había hecho con los de Valencia y Huelva, en 1985, y con los de Gijón y Cartagena en 1986.

Desde 1982 ha doblado el tráfico de mercancías, alcanzando durante el ejercicio de 1989 casi 14 millones de toneladas, haciendo historia dentro del propio puerto. Sin embargo, esta cifra récord de tráfico portuario no pudo ser superada en el pasado año, quedándose en apenas 13 millones de toneladas, debido a una reducción del tráfico de productos petrolíferos, y según su director José Luis López Páramo, como causa directa de la crisis que se vivió en los últimos meses en la zona del Golfo Pérsico. También hace mención a la publicación de la Merchant Shipping Act ya en 1989 y que fi-

nalmente se resolvió favorablemente para los pescadores españoles en los primeros meses de 1990, «ya en el último período del pasado año se observó una ligera mejoría, batiendo en el mes de diciembre todos los récords, con un volumen de 2.200 millones de pe-



## Nueva dársena pesquera

**E**L sector pesquero continúa siendo el motor más importante de creación de riqueza en el puerto de La Coruña. Su fase productiva ascensional data de fines del siglo XVI (cuando el núcleo poblacional asentado en el arrabal de la Pescadería vivía casi exclusivamente del ejercicio de la pesca y se exportaban crecidas partidas de pescado, sobre todo de sardina, a los mercados de Levante, Portugal y Vizcaya).

Cuatro siglos han pasado desde entonces y el puerto de La Coruña ha seguido creciendo, mientras que la pesca continúa en fase ascendente como lo demuestran las cifras obtenidas en 1990 cuando se alcanzó un volumen de 20.000 millones de pesetas en primera venta de pescado fresco, un 3 por cien más que el año anterior. En total se descargaron 70.928 toneladas de pesca fresca; 8.845 de pesca congelada; y 2.724 toneladas de bacalao. Estos datos certifican su liderazgo como primer puerto comunitario en pesca fresca subastada.

Y es precisamente este desarrollo continuo lo que ha provocado la angostura en las actuales instalaciones del sector pesquero, agotando su actual capacidad para el tráfico que llega desde el mar, y también para el que procede de otros puertos como el irlandés que transportan su mercancía hasta La Coruña a través de camiones frigoríficos, según José Luis López Páramo, director de la Junta de Obras del Puerto.

Esta situación de estrechez para llevar a cabo las actividades necesarias del puerto pesquero será subsanada con la construcción de una nueva dársena en Oza que duplicará su capacidad, ahora agotada y, por consiguiente, sin perspectiva alguna de crecimiento, una vez concluidas las actuaciones de ampliación y modernización llevadas a cabo en los últimos años. El proyecto cuenta con un presupuesto de cerca de 3.000 millones de pesetas.

La dársena de Oza dotará al puerto pesquero de una nueva fisonomía y contribuirá



*En el «ranking» nacional ocupa el quinto puesto, y la primacía en Galicia por tráfico de mercancías.*



#### PRINCIPALES CIFRAS DEL AÑO 1990

Puerto de La Coruña: tráfico portuario 1990

Número de buques .....	2.339	
TRB .....	15.589,78	Miles Tm
Mercancías descargadas .....	7.226,22	Miles Tm
Pesca fresca .....	70,93	Miles Tm
Pesca congelada .....	8,85	Miles Tm
Bacalao .....	2,72	Miles Tm
Total descargas .....	7.308,72	Miles Tm
Mercancías cargadas .....	4.940,31	Miles Tm
Avituallamiento .....	349,83	Miles Tm
Total cargadas .....	5.290,14	Miles Tm
Total carga + descarga .....	12.598,68	Miles Tm
Valor de pesca fresca en primera venta	19.071,36	Mill. Ptas.
Cruceros turísticos .....	35	
TRB .....	394,74	Miles Tm
Número de pasajeros .....	10.428	

setas en primera venta en lonja».

Durante 1990 llegó al puerto coruñés un total de 2.339 buques, con un tonelaje de registro bruto de 12.589.775. Se descargó un total de 7.308.717 toneladas, de las cuales su mayoría corresponde a mercancías; cerca de 71.000 a pesca fresca; 8.845 toneladas de pesca congelada;

y 2.724 toneladas que corresponden a descargas de bacalao. En el capítulo de cargas, casi 5.000 toneladas fueron de mercancías, y 349.000 de avituallamiento. En total, la cifra se eleva a 12.598.858 toneladas, y el valor en primera venta de pesca fresca fue de poco más de 19.000 millones de pesetas.

Hoy, el principal objetivo que anima el puerto de La Coruña, sería la habilitación de la nueva dársena de Oza, que tendrá un coste total de casi 3.000 millones de pesetas, y que tiene como finalidad la descongestión del puerto pesquero que en la actualidad ha agotado todas sus posibilidades de expansión.

Además, se realizará la remodelación del puerto, que tendrá una importancia vital para la ciudad ya que se circunvalará ésta con un paseo marítimo. La primera fase se encuentra casi concluida y en ella se han invertido cerca de 1.300 millones de pesetas. En ésta se incluyen el nuevo muelle de transatlánticos de 500 metros de longitud, una dársena exterior, diversos muelles y la remodelación del sector portuario Méndez Núñez-Dársena de la Marina-Parrote. Para el futuro está prevista la urbanización del paseo marítimo, la construcción de una dársena y otras obras auxiliares en La Marina.

En cuanto a su liderazgo

## ra, una opción de futuro

a su desarrollo, añadiendo mayor importancia a este subsector de especial significado en la provincia de La Coruña, ya que representa alrededor de un 23 por cien del peso y un 18 por cien del valor de la pesca marítima desembarcada en España. El total de la flota pesquera está compuesto por más de 2.000 buques y unos 12.000 tripulantes (la segunda en importancia detrás de Pontevedra) lo que supone el 39,3 por cien de los buques pesqueros de Galicia. Dentro de la provincia destaca especialmente el coruñés que junto con el de Vigo, constituye uno de los dos puertos pesqueros más importantes de Galicia.

La futura dársena se utilizará para las labores de mantenimiento y atraque de los barcos, mientras que se reservarán los actuales muelles de A Palloza y Linares Rivas para la descarga y subasta de pescado. Las perspectivas pues para el área de pesca en el puerto coruñés son excelentes, aunque deberán superar algunas de las dificultades por las que

atraviesa el sector a nivel general. Se prevé que la «Nueva Dársena Pesquera de Oza» comience sus actividades en 1995, fecha en la que se contará con una capacidad de descarga para 200.000 toneladas de pescado.

En estos momentos la zona pesquera cuenta con una lonja para descarga y venta de pescado con 7.202 metros cuadrados (está en construcción una nueva lonja cuyas obras se prevé que finalicen en 1992, en el muelle de Linares Rivas, con un presupuesto de 500 millones). Existen otros 8.000 metros cuadrados para la preparación y envase de pescado en el departamento de exportadores, todo ello en la Palloza. También se incluyen las casetas para industria de pesca en el muelle de Linares Rivas, con 8.617 metros cuadrados, y los secadores de redes en el mismo lugar, con 8.200. Los edificios provisionales, en el muelle del Este, se reparten 1.500 metros cuadrados. ■

E. C.



# Transatlánticos en el centro de la ciudad

El «Canberra», buque de recreo británico, arribó procedente de la localidad inglesa de Southampton, una fría mañana del día 11 de abril al puerto coruñés. Fue la primera embarcación turística que llegaba al nuevo muelle para transatlánticos que lleva el nombre de Méndez Núñez, y que tiene como característica más importante el hecho de que las embarcaciones atraquen en pleno centro de la ciudad, por lo que sus ociosos navegantes pueden bajar del barco y encontrarse en esta bella metrópoli conocida por su luz, el reflejo del mar en sus famosas cristalerías, o por su hermosa torre de Hércules, símbolo y escudo de esta localidad.

El muelle cuenta con un calado de 11 metros y una longitud de línea de atraque de

482 metros, además del tramo que une los varaderos de O Parrote con el jardín de las Animas, a la altura del castillo de San Antón, de 477 metros de longitud y 35 de ancho.

El «Canberra», con una capacidad para 1.641 pasajeros, y 800 personas que conforman el número total de tripulantes, visitará la ciudad herculina nuevamente en octubre. Y mientras, se espera el atraque de otras naves, también de gran capacidad, como el «Fedor Dostoyevski», en mayo y diciembre; el «Karelia», en julio, y dos veces en agosto; y el «Azerbaijhan». Otros habituales en el puerto coruñés se cree volverán a repetir como los buques de nacionalidad griega «Orpheus» y «Argonaut». ■



comunitario en tránsito de pesca fresca, para el futuro se esperan aún mejores resultados según su director, José Luis Páramo, «creo que el Mercado Unico va a suponer más oportunidades para la pesca de altura en aguas comunitarias del Gran Sol, y también se espera la llegada de barcos con otras banderas de la Comunidad. La perspectiva para los próximos años es excelente, la estratégica ubicación de nuestro puerto le sitúa en una posición relevante para atraer mayor tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías».

## Desde La Coruña a Ondárroa

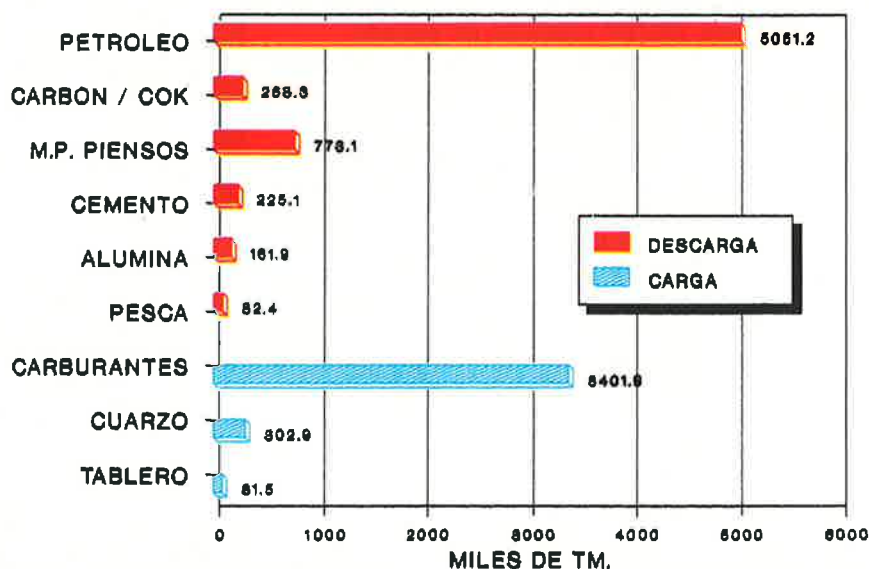
Frente a las optimistas perspectivas presentadas por los directivos de la Junta de Obras del Puerto, en los últimos meses los armadores que faenan en el caladero del «Gran Sol» han dado la voz de alarma respecto al goteo continuo de ventas de buques incluidos en la «lista de los 300» (los autorizados oficialmente en nuestro país para faenar en tan apreciado caladero).

Según Etchever Durán, portavoz de la flota del «Gran Sol» que representa el 80 por cien de la actividad total, la situación es de «total saldo» en el puerto de La Coruña, explicando que tres son las causas que llevan a este penoso estado: el descenso en el nivel de capturas, el aumento de los buques de conveniencia, y el desigual reparto de las posibilidades de acceso al caladero. Etchever Durán, cifró en 28 los barcos desplazados a otros puertos, principalmente de Ondárroa, en el País Vasco, tras consumarse la operación de venta lo que a su juicio explica «el actual clima de incertidumbre que vive el puerto coruñés».

Los armadores han mostrado su preocupación por estos hechos y opinan que si continúa esta situación en el puerto coruñés sólo quedarán barcos sin licencias para faenar en el «Gran Sol».

Cuadro 2

### PUERTO DE LA CORUÑA. PRINCIPALES TRAFICOS EN 1990



FUENTE: JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO.

Elena CEBRIAN





# motores marinos CAT®

## «siempre a punto»

**Pesquero**  
**«Salvador Divino»**  
con base en el  
puerto de Bermeo.

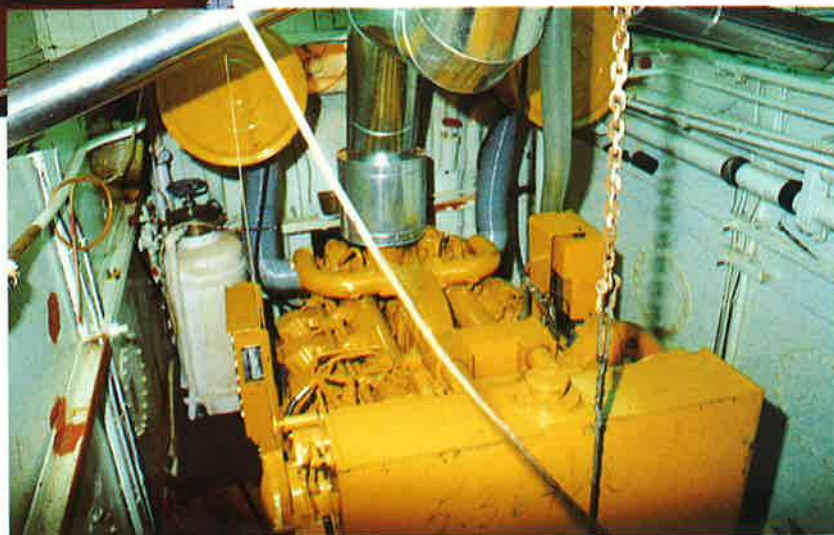
Su armador, **don José Antonio Baza**, se manifiesta así:

«En este puerto hay muchos motores CAT instalados en pesqueros con resultados extraordinarios.

Cuando se exige confianza, potencia, bajo consumo y motores siempre a punto, no hay duda... el motor es CAT. Y si además quieres el mejor respaldo técnico hay que acudir a Finanzauto».

**PROPULSORES**  
50 a 7.270 HP

**GRUPOS AUXILIARES**  
50 a 4.800 kW (50 Hz.)  
65 a 4.400 (kW (60 Hz.))



### 36 centros de servicio en nuestras costas

Gerona • Barcelona • Tarragona • San Carlos de la Rápita  
Benicarló • Palma de Mallorca • Pollença • Valencia  
Denia • Alicante • Santa Pola • Cartagena • Almería  
Motril • Málaga • Marbella • Manilva • Algeciras  
Barbate • Huelva • Isla Cristina • Ribeira • Boiro  
Vigo • La Coruña • Muros • Camariñas • Cedeira  
Burela • Cudillero • Bilbao • La Palma • Tenerife  
Guaza • Las Palmas • Lanzarote

**y más de 1.000 en el resto del mundo.**

motor marino CAT® modelo 3508 775 Hp a 1.600 rpm. - 580 kW - 8 cilindros en V

**Finanzauto**



**Central:** Arturo Soria, 125  
Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12  
28043 Madrid



# Delfines



DESDE 1987  
HA HABIDO  
CINCO  
MORTANDADES  
MASIVAS DE  
MAMIFEROS  
MARINOS

## LUCHAR PARA SOBREVIVIR

Los mamíferos marinos son una especie llamada a desaparecer si no se adoptan medidas proteccionistas. Con estas palabras define Cousteau una situación que desde el pasado verano viene afectando a los delfines listados del Mediterráneo occidental.





**L**OS primeros ejemplares muertos y agonizantes comenzaron a aparecer en las playas valencianas a principios del mes de julio. Desde entonces, han sido cientos los delfines sin vida encontrados en las costas españolas, francesas, italianas y norafricanas. Los biólogos de Greenpeace opinan que sólo una pequeña proporción de los animales muertos ha aparecido varada en las costas y se cree que hay que aumentar este número en al menos un 10 por cien para tener un cálculo aproximado del número de ejemplares desaparecidos.

Hoy día se debaten varias

teorías para explicar la paulatina desaparición del número de delfines: el virus de la foca del mar del Norte, una especie de herpes no identificada; las temperaturas del invierno pasado, que fue especialmente cálido y ha influido en la baja productividad y la contaminación.

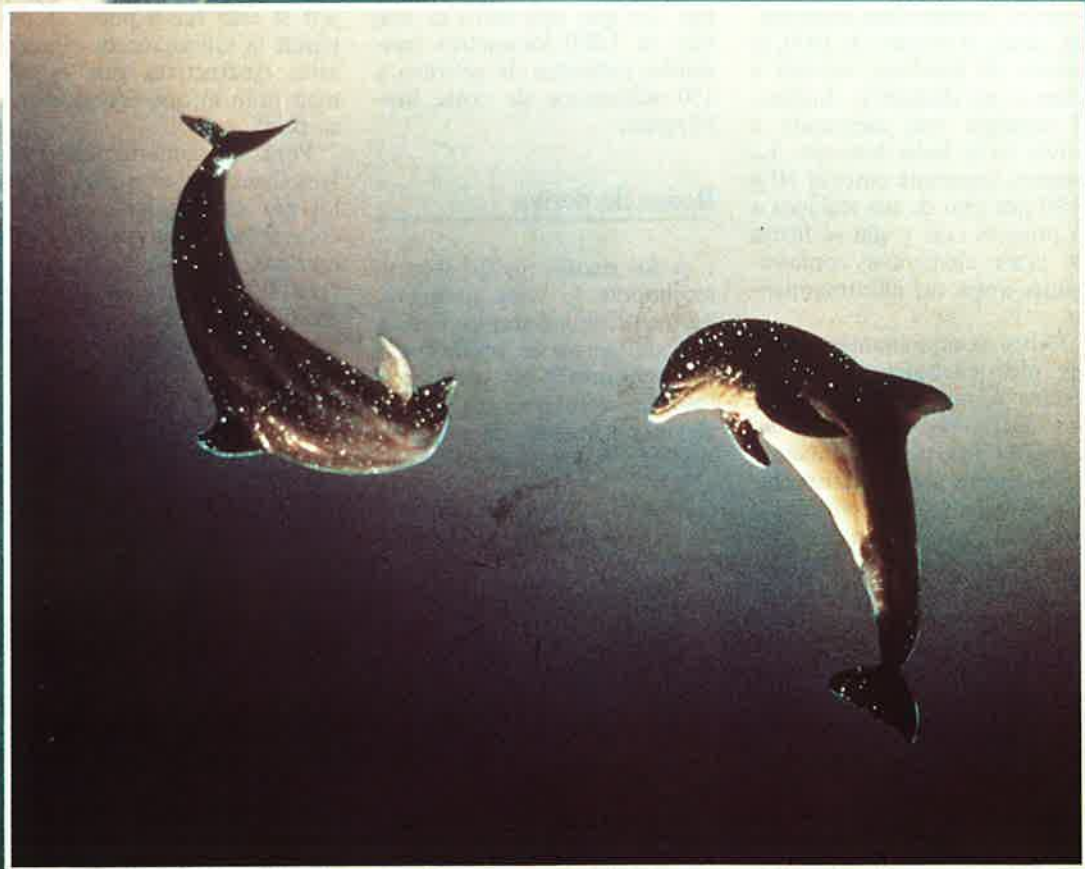
En un principio, resulta evidente que las epizootias pueden ser causa de esta mortandad, aunque es más probable que los efectos de la contaminación contribuyan al desarrollo de infecciones y a largo plazo incluso la toxicidad sea tal que impida la recuperación de las poblaciones de delfines, dificultando hasta su reproducción.

## Vertidos tóxicos

Los científicos han comprobado durante los últimos años la circulación y el cúmulo progresivo de PCBs (bifenilos policlorados) en todos los mares del mundo. Estas sustancias son el alimento cotidiano de los mamíferos predadores marinos, que por estar situados al final de la cadena trófica, ingieren la toxicidad acumulada en los animales que les sustentan.

Los PCBs son contaminantes persistentes que penetran fácilmente en el medio ambiente, aunque existen otros productos químicos igual o más peligrosos para la fauna marina. En cada eslabón de la cadena la concentración de estos elementos tóxicos se incrementa. Por eso se explica que en el cuerpo de los delfines la cantidad de organoclorados supere en miles e incluso millones de veces la concentración en el agua del mar.

Se han detectado en estos cetáceos altos niveles de PCBs en el hígado, riñón, piel, músculos, pulmón y cerebro. Además, los delfines muertos presentaban en su organismo cantidades de hierro que excedían hasta ocho veces el límite máxi-







mo establecido en la dieta humana y en 1.500 veces en el caso del mercurio. Todos estos tóxicos que afectan por lo general a los delfines más débiles y viejos, también han ocasionado, desde el verano de 1990, la muerte de hembras, machos y jóvenes sin distinción. Incluso, el contagio está asegurado a través de la leche materna. La hembra transmite entre el 80 y el 90 por cien de sus residuos a la primera cría y ella se libera de estos elementos contaminantes antes del alumbramiento.

Otros contaminantes como los hidrocarburos producen efectos sobre individuos aislados. Estos casos se basan en animales encontrados muertos en las costas con muestras claras de haber sido víctimas de estos residuos. En especial delfines impregnados de petróleo con la boca manchada de crudo o con el espiráculo obstruido por bolas de alquitrán.

En la actualidad todavía se está esperando ver qué efectos producirá sobre la colonia de delfines listados el hundimiento del buque chipriota «Haeven» siniestrado frente a las costas de Génova. Hasta la fecha y mientras las autoridades

italianas siguen sin ponerse de acuerdo sobre la responsabilidad de limpiar la enorme mancha, el petrolero continúa vertiendo 10 toneladas de crudo al día. Lo que está claro es que hay ya 1.000 kilómetros cuadrados cubiertos de petróleo y 150 kilómetros de costa inutilizados.

### Redes de deriva

A los mamíferos del mar se les imputa la crisis pesquera, pero en realidad son los barcos los que faenan en profundidades inferiores a las permitidas los que destruyen las larvas, alevines y huevos de pescado. Además, la longitud de las re-

des aumenta (200 kilómetros de largo por 30 de ancho) mientras la de las mallas disminuye; se usan explosivos y productos tóxicos para la pesca y por si esto fuera poco, se expande la utilización de algunas artes destructivas que esquilman todo lo que encuentran a su paso.

Para el comandante Jean Ives Cousteau «son muy pocos los que denuncian la agresión del empleo de las grandes redes marinas. Su uso está produciendo enormes catástrofes ecológicas en la actualidad, ya que su barrido alcanza las profundidades de los mares y océanos».

La Asociación Nacional de Fabricantes de Conserva y Marisco (ANFACO) ha solicitado a sus miembros que no compren atún que haya sido capturado por medio del cerco sobre delfines, que es una de las técnicas de pesca destructiva y no selectiva que está afectando a una docena de especies de cetáceos, entre las que el delfín es uno de los más perjudicados. Sin embargo, algunos conserveros españoles se muestran contrarios e intentan aprovechar al máximo el bajo precio del atún. Así hacen a los con-

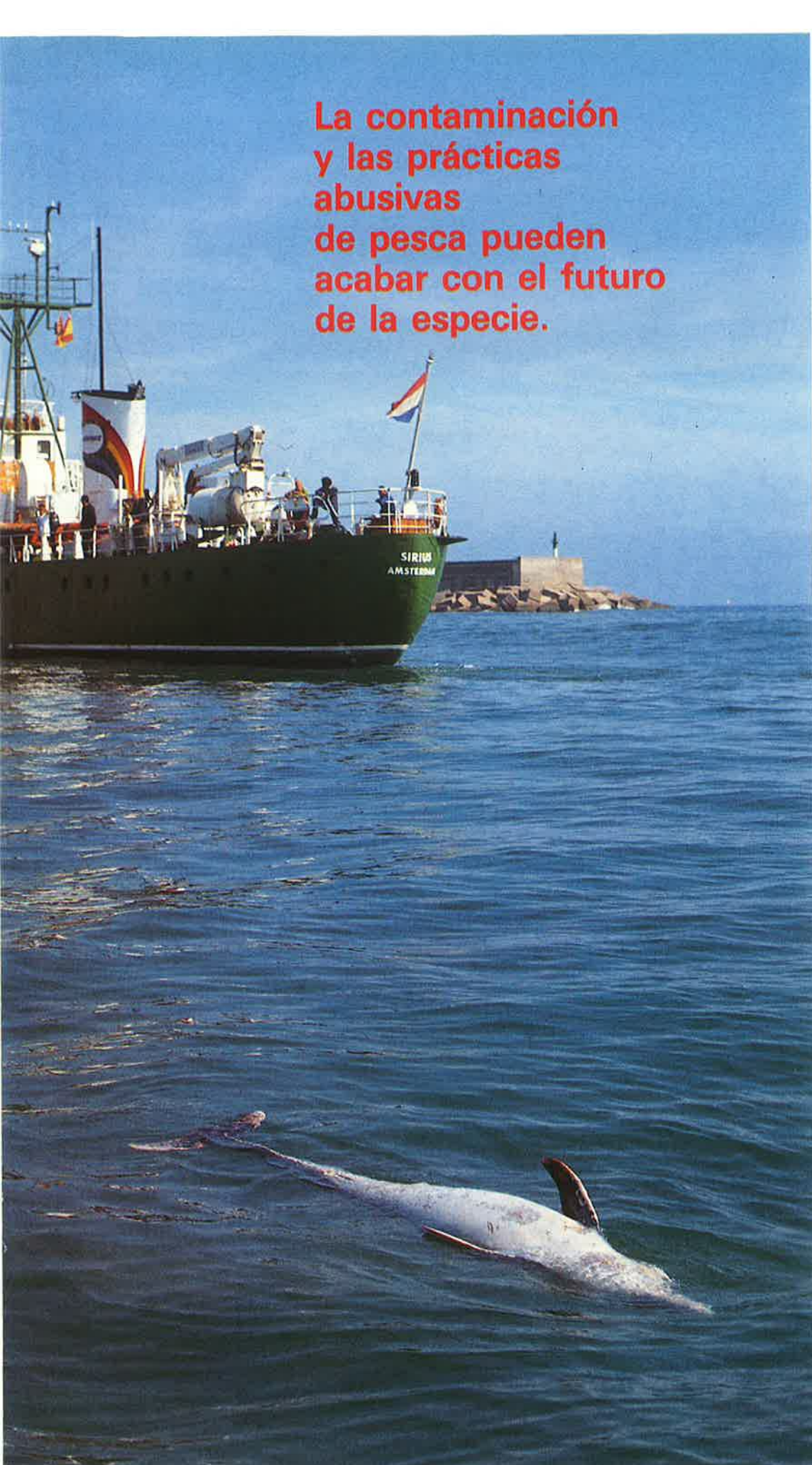
## Delfines



**LUCHAR  
PARA  
SOBREVIVIR**







**La contaminación  
y las prácticas  
abusivas  
de pesca pueden  
acabar con el futuro  
de la especie.**

sumidores, sin saberlo, participes de una matanza indiscriminada.

Greenpeace, en conversaciones con las empresas de la Asociación, intenta que se adopte una posición unánime en contra de estos métodos de pesca. De momento son pocos los conserveros que se muestran reticentes ante esta medida protectora.

Por contra, existen flotas andaluzas que consideran al delfín como un competidor para sus intereses, porque consume mucho pescado. Con esta razón, la de proteger los recursos marinos, justifican la masacre de la especie. Aun así son los pescadores franceses los más agresivos, no solamente emplean al delfín como cebo, sino que para evitar que estos animales aparezcan en las costas, les envían al fondo del mar.

En verano del año pasado, Greenpeace hizo una investigación contra estas prácticas. Submarinistas de esta organización filmaron a los pescadores y les denunciaron ante la Administración que hizo caso omiso a la denuncia. La organización ecologista también inició actuaciones contra las flotas piratas asiáticas que faenan con buques de gran tonelaje capaces de limpiar el mar en cuatro meses. Estas embarcaciones se protegen en aguas internacionales bajo bandera de conveniencia.

### **Abusos legales**

A este respecto, han solicitado a la Organización Marítima Internacional, encargada del control de las aguas de más allá de las 12 millas, que establezca un convenio para limitar estos «abusos legales», porque en estos momentos no existe obligación de firmar el acuerdo que protege a las especies del Mediterráneo de la sobreexplotación. Los barcos asiáticos emplean como salvaguarda pabellones de conveniencia, normalmente de Honduras o Panamá, países que no han aceptado el Tratado de limitación de capturas.

Al mismo tiempo, Greenpeace lleva diez años intentando que se eliminen las técnicas de pesca con redes de deriva y que sean prohibidas en todo el mundo, con el fin de mantener





la diversidad biológica de las aguas marinas y evitar la sobreexplotación y extinción de las especies más afectadas.

Aunque la información recogida hasta el momento no permite una visión completa de la distribución y el estatus de pequeños cetáceos en el Mediterráneo, los resultados de los estudios sobre contaminantes en los tejidos del delfín demuestran que son los animales más contaminados por PCBs que se conocen.

Otros compuestos tóxicos como el DDT y los metales pesados «mercurio» han sido encontrados en cantidades muy elevadas. Se calcula de hecho, que cada año, a través de actividades industriales, agrícolas y urbanas desarrolladas cerca de la costa se vierten a las aguas del Mediterráneo 120.000 toneladas de aceites minerales, 12.000 toneladas de fenoles (productos orgánicos tóxicos y bioacumulativos), 60.000 toneladas de detergentes, 100 toneladas de mercurio, otras 3.800 de plomo y 3.600 de fosfatos; 150 de cianuro, 1.200 de PCBs, 3.000 de ácidos, disolventes, pesticidas...

Estas cifras son todavía más alarmantes e incrementan el riesgo para los seres vivos que mantiene el ecosistema mediterráneo, si tenemos en cuenta



que este mar, casi cerrado, tarda cerca de cien años en renovar sus aguas, mientras sigue concentrando mucho más la toxicidad de los productos. La vida media de estos residuos contaminantes oscila entre los cincuenta y los ciento veinte años. Durante todo este tiempo las sustancias nocivas están actuando sin descanso.

Está claro que la solución se encuentra en la eliminación de los vertidos al mar Mediterráneo, a fin de reducir la mortalidad de los cetáceos y evitar de paso, que las epizootias produzcan más catástrofes ecológicas. También deberían incre-

mentarse las actuaciones para controlar la pesca abusiva, que afecta a la malnutrición de los delfines y los hace vulnerables a todo tipo de enfermedades.

Cualquier medida que disminuya la explotación masiva de los bancos de pesca será en beneficio de pescadores, delfines y recursos marinos. Resulta imprescindible la creación de un marco legal que proteja a los pequeños cetáceos en todos los países ribereños del Mediterráneo, prohíba su captura y muerte, la comercialización y el consumo de su carne o que sean utilizados como cebo.

Las dificultades con las que se encuentran las organizaciones ecologistas para tomar medidas preventivas que salvaguarden las especies de delfines comienzan en el propio hábitat marino en el que se desenvuelven. Es imposible inocularles medicamentos mediante cerbatanas por la movilidad del mamífero, por el hecho de que no esté en tierra y porque no se desplaza en grandes manadas. El único remedio es aprovechar mejor los recursos, no empeorar el ecosistema y evitar la contaminación del Mediterráneo. ■

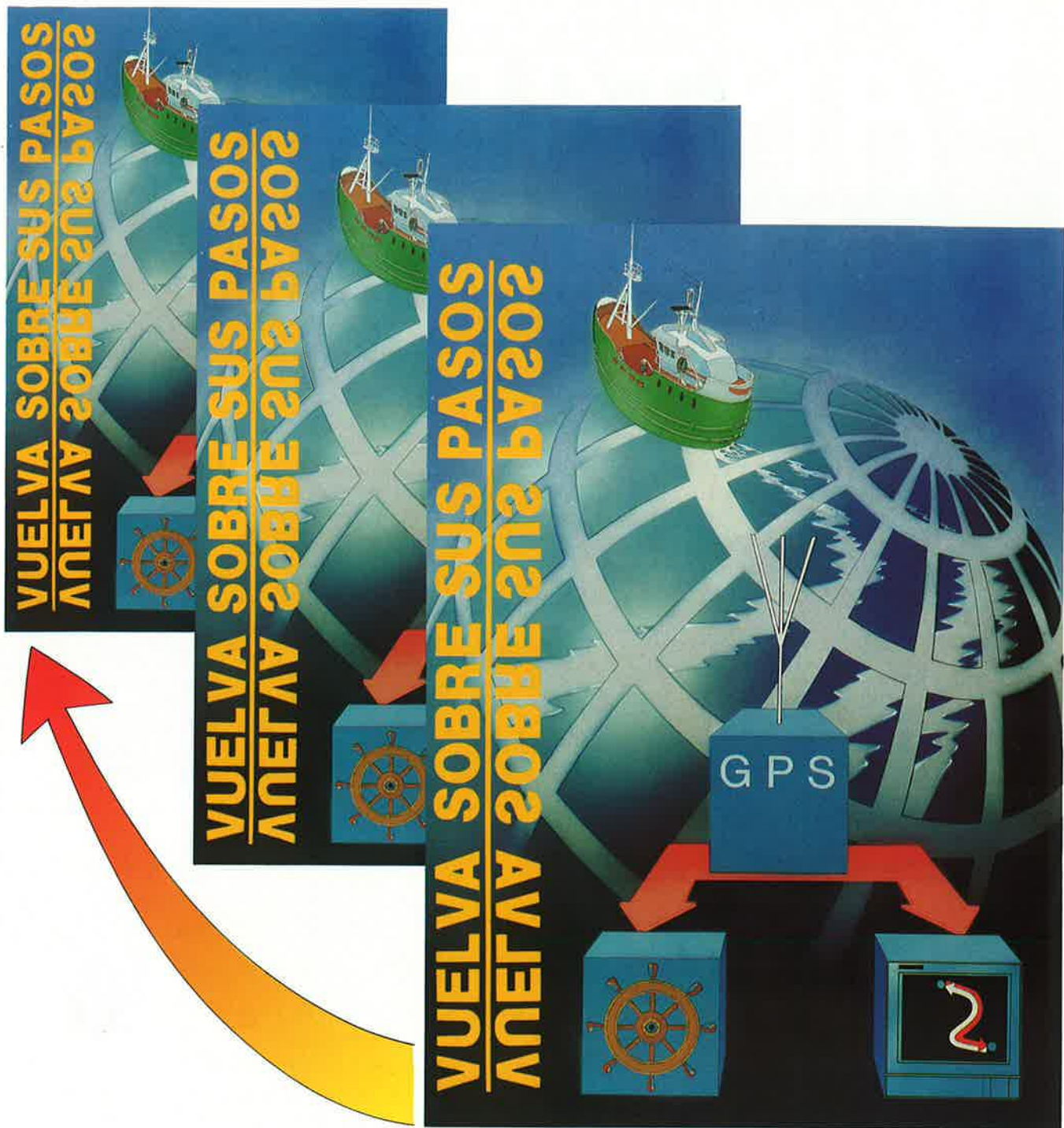
## Delfines



**LUCHAR  
PARA  
SOBREVIVIR**

Alfredo LOPEZ ALONSO  
Mercedes MANJAVACAS





nuestra amplia gama de PILOTOS digitales, GPS por coordenadas geográficas o líneas Decca y VIDEOPLOTTERS por computadora, le permitirán, siempre que quiera, volver a donde aquella marea.... LE FUE BIEN.

Compañía Radio Aérea  
Marítima Española

La Rioja, s/n • «Barajas Park»  
28042 - Madrid (España) • Tel.: (91) 329 18 62 • Télex: 23686 • Fax: (91) 329 30 45/46

**CRAME**



Radio Holland Group  
Electronic Systems



# LA ANTÁRTIDA VIVE UNA TREGUA

**La Conferencia de Madrid ha declarado prohibida la actividad minera durante los próximos cincuenta años**

Ningún país con intereses económicos e industriales en la Antártida podrá modificar el medio ambiente circundante al Polo Sur en los próximos años. Así lo ha decidido una conferencia internacional sobre el continente helado, que se ha celebrado en Madrid el pasado mayo. El documento aprobado tras la reunión establece la prohibición de cualquier actividad minera durante los próximos cincuenta años, al tiempo que impulsa la creación de un comité de protección ambiental. Estados Unidos es el único país que se opone a esta declaración.



**R**EPRESENTANTES de los 26 países miembros del comité consultivo del Tratado Antártico se reunieron recientemente en Madrid para discutir la protección del continente helado. Las presiones de algunos de esos países para explotar comercialmente

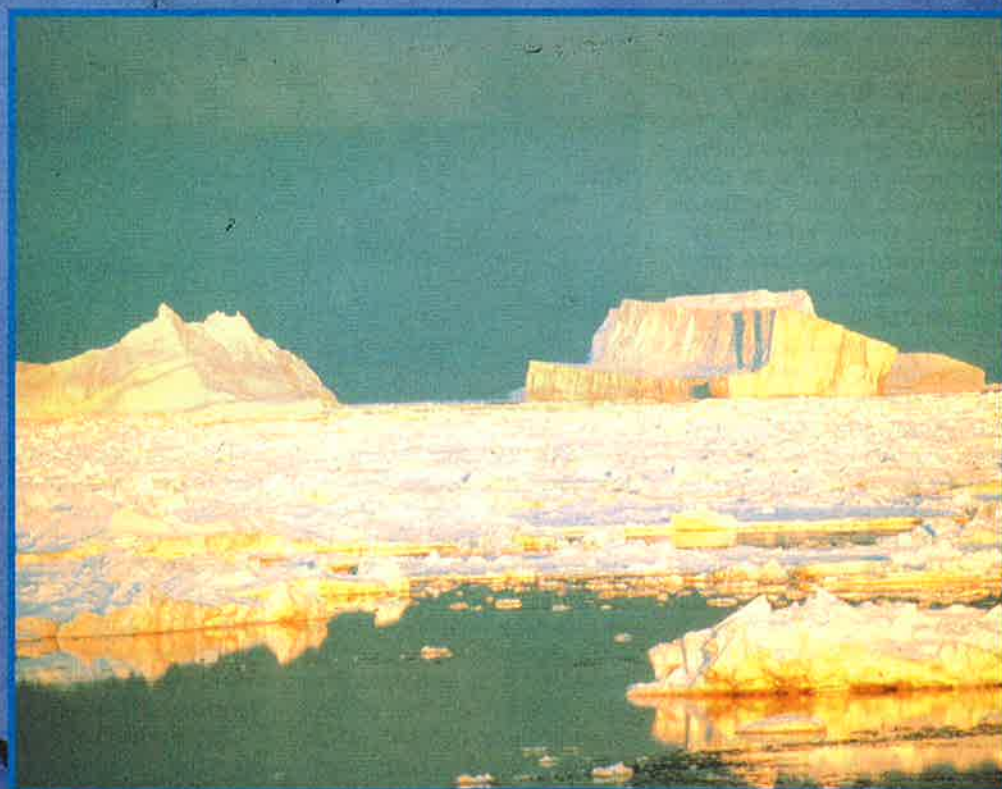
alguna de las grandes riquezas que se encuentran bajo sus hielos eternos no fueron suficientes para permitir una libre explotación del Polo Sur. El sentimiento ecológico de la mayoría de las delegaciones se impuso finalmente, de forma que el documento final que fue aprobado contempla unas resoluciones hasta ahora inéditas en

las relaciones internacionales.

El mayor logro conseguido por las asociaciones ecologistas y las delegaciones más proclives a la conservación del medio ambiente se centró en la prohibición de extraer minerales durante los próximos cincuenta años. Si bien los había partidarios como Greenpeace de que la moratoria fuera permanente

o, al menos, durante los próximos doscientos años, así como Francia y otros países se mostraban a favor de un período algo mayor al fijado finalmente, las cinco décadas conseguidas suponen un triunfo desde el punto de vista «verde», según los medios consultados.

Las delegaciones de Estados Unidos y de Gran Bretaña, las





## LA ANTÁRTIDA VIVE UNA TREGUA

menos favorables en principio a este acuerdo, consiguieron, por otra parte, que una vez pasados los cincuenta años las decisiones que se tomen por los países miembros del Tratado lo sean por mayoría y no por consenso entre todos, como ha venido ocurriendo hasta ahora.

El acuerdo al que se llegó en Madrid también incluye la creación de un comité para la protección del medio ambiente antártico, que sólo tendrá carácter asesor y estará supeditado a los países consultivos, salvo en casos de emergencia, en los que podría adquirir un mayor protagonismo. Un punto este que se aprobó tal y como defendía Estados Unidos.

### Riqueza marina

La moratoria conseguida con este acuerdo supone un paso importante para la conservación de este inmenso territorio de 14 millones de kilómetros cuadrados y de sus aguas adyacentes, amenazados hoy también por el agujero de ozono que se observa sobre su superficie. Este continente, que estuvo unido hace millones de años a África, Australia y América del Sur, ocupa hoy la décima parte de las tierras emergidas del planeta. Cubierto de hielos perpetuos en un 98 por cien, el espesor medio de esta capa supera los 2.000 metros, lo que hasta ahora supone un impedimento tecnológico para su explotación.

Investigaciones llevadas a cabo por distintos países consideran que el subsuelo antártico es rico en algunos minerales de gran rentabilidad. El petróleo, sobre todo, es el de mayor interés comercial y de él se calcula que podría haber 45.000 millones de barriles, aunque también se tiene cierta certeza de importantes yacimientos de platino, de carbón en la cadena transantártica, de cromo, plomo y plata en la zona occidental, además de yacimientos de hierro en la zona oriental.

La riqueza de sus aguas no



es menos espectacular que la del subsuelo. Además de suponer una de las reservas balleneras mundiales, también son importantes las reservas de otras especies como el bacalao antártico, de gran interés comercial. Unas circunstancias que han llevado ya a la sobrepesca de estas especies en los últimos años por parte de las flotas soviéticas y japonesas, principalmente.

Pero además de éstas, la mayor riqueza marina de los mares antárticos es el «krill». Se trata de un pequeño crustáceo con aspecto de camarón que sirve de alimento a buena parte de la fauna marina y que constituye por sí solo una gran fuente de proteínas apta para el consumo humano.

Fueron también los japoneses y los soviéticos los que descubrieron en los años sesenta

las posibilidades de esta especie. Por entonces, comenzaron a pescarlo de forma experimental, pero con tal éxito que las capturas no han hecho sino crecer desde entonces. En 1982 alcanzaron un máximo de 582.000 toneladas, que hasta el momento no se han conseguido superar, aunque durante los últimos años se ha estado a punto de hacerlo.

Las características del





capturado se utiliza para producir piensos animales. Una actividad que lleva años practicándose a escala comercial en Rusia y Japón, aunque por lo general resultan más caros que los piensos a base de pescado. No obstante, en estos dos países se viene utilizando para el consumo humano. En Japón se puede encontrar «krill» al natural en los mercados y en la Unión Soviética en una pasta llamada «queso de krill». También se producen barritas congeladas hechas a base de krill en Chile, como en Noruega se utiliza para sopas. Son ellos los pioneros, sin que otros países desdeñen su consumo y su explotación se convierta de esta manera en uno de los grandes peligros para la fauna antártica, que tiene como base alimenticia a este genuino crustáceo.

### Turismo bajo cero



## L as asociaciones ecologistas propugnan la declaración de la Antártida como parque natural mundial.

Extracciones minerales y pesca no son, en cambio, los únicos peligros que encuentra el continente. La presencia humana en la zona, que comenzó en este siglo, ha ido aumentando con el paso del tiempo, hasta calcularse hoy que son cerca de 5.000 personas las que visitan cada año el continente en cruceros especiales y bajo una peculiar forma de hacer turismo a más de  $-20^{\circ}\text{C}$ .

Las asociaciones ecologistas han denunciado ya la proliferación, incluso, de bases científicas en la Antártida, lo que en su opinión contribuye a la pérdida del carácter de desierto helado y puede ayudar a su degradación. Muchas de estas asociaciones se lamentan de por qué cada país que quiere adherirse al Tratado tiende a tener su propia base.

Por el momento existen 41 estaciones científicas, no todas permanentes. El Reino Unido y Argentina, con seis cada uno, son los países que mantienen una mayor presencia, seguidos de la Unión Soviética, que tiene desplazados cinco equipos de investigación a la zona. Tras ellos se sitúan Estados Unidos, Chile y Australia, con tres bases cada uno, así como Japón, Alemania y China, que cuentan

«krill», palabra noruega que significa pececillo y que ha venido a denominar a esta especie, le hace ser muy apetecible por la industria pesquera internacional. Una vez procesado, su contenido de proteínas llega a ser del 50 por cien de su peso. Contiene además apreciables vitaminas de los grupos A, B y D, y es rico en calcio, cobre, hierro, magnesio y fósforo.

La mayor parte del «krill»





cada uno con dos. Suráfrica, Francia, Brasil, Uruguay, India, Corea del Sur y España tienen una base cada uno.

## Presencia española

La base española, denominada «Juan Carlos I», fue construida hace tres años en la isla Livingston y durante el pasado ejercicio científico de 1990-91 ha permitido el trabajo a 54 científicos, implicados en 14 proyectos de investigación. Esto supone una ampliación de la presencia española en la zona, en relación a las otras campañas antárticas realizadas por nuestro país.

La puesta a punto del buque oceanográfico español «Hespérides», que ha sido entregado por la empresa constructora Bazán recientemente, va a incidir en este mayor énfasis investigador de nuestro país en la zona. Si no surgen problemas de última hora, el barco pondrá proa a la Antártida el próximo mes de octubre, coincidiendo con el inicio en esas fechas del verano austral. Con 82 metros de eslora, tiene capacidad para alojar a 30 científicos y 39 tripulantes. Con un coste total de más de 7.000 millones de pesetas, se convierte así en el buque oceanográfico más importante del país, con unas características peculiares pensadas para operar en los mares del Sur. De tal forma, que su casco permite navegar entre capas de hielo de hasta 40 centímetros, aunque no llegue a ser considerado propiamente un buque rompehielos.

Además de las características técnicas que le permiten esa navegación por algunos de los mares helados próximos al continente antártico, el barco cuenta con unas instalaciones capaces de favorecer la labor de los científicos. En este sentido, dispone de dos laboratorios húmedos, por donde entrar al interior del buque las muestras recogidas. Tiene también un laboratorio de análisis químico, biológico y de tratamiento de



**E**spaña ampliará sus investigaciones con el nuevo buque oceanográfico «Hespérides».

**U**na comisión trata de proteger el codiciado medio ambiente antártico.

muestras, otro laboratorio para estudio de sedimentos, otro para trabajar a bajas temperaturas, un laboratorio llamado de autoclave y otro fotográfico. Todos ellos, con los últimos adelantos técnicos, lo que coloca a nuestro país en un lugar destacado de la investigación austral.

## Tratado Antártico

El interés de nuestro país por el área se ha visto así respaldado por la dotación científica con que cuenta en la actualidad. España, que es miembro consultivo del Tratado Antártico, da así un paso importante para introducirse entre los países con más peso. Nuestro país fue primero país adherido al Tratado, que firmó el 18 de marzo de 1982. Tras establecer una base científica en la isla Livingston, fue admitido como miembro consultivo en septiembre de 1988. Un requisito que era imprescindible si se quería tener ese estatus, para el que es imprescindible demostrar el interés científico y una labor investigadora continuada.

La posición española respecto a la Antártida ha ido también evolucionando con el

tiempo. Si bien en un primer momento era favorable a la explotación de los recursos del continente helado, ha pasado ahora a alinearse con las tesis más conservacionistas, que abogan por una moratoria indefinida o, por lo menos, por un plazo largo que evite el desastre medioambiental.

El Tratado Antártico, que propugna la única utilización del continente con fines pacíficos y establece su regulación internacional, fue firmado el 1 de diciembre de 1959 por el Reino Unido, Sudáfrica, Bélgica, Japón, Estados Unidos, Noruega, Francia, Nueva Zelanda, Unión Soviética, Argentina, Australia y Chile. Hoy son 39 los países firmantes, de los cuales 26 son miembros consultivos con derecho a voto. Pero además de estas delegaciones oficiales, tienen estatus de observadores otras pertenecientes a asociaciones ecologistas de carácter internacional como Greenpeace o Adena, que propugnan convertir la Antártida en un parque natural de disfrute mundial. Algo para lo que lucharán en las próximas conferencias internacionales. ■



# PASCH Y CIA., S.A.



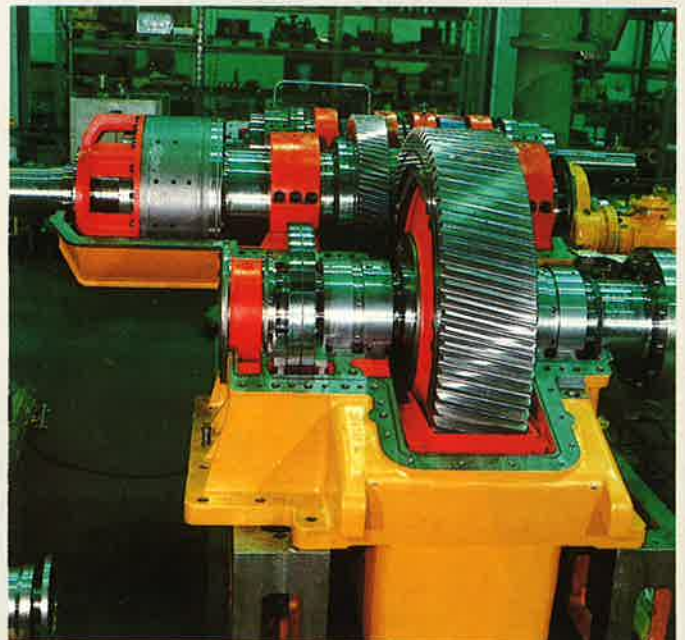
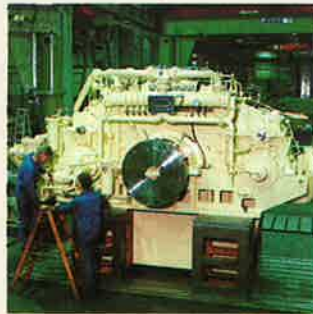
## Se adapta a su buque

Cuando la tecnología avanza rápidamente, se impone la adaptabilidad.

**RENK-TACKE**, líder indiscutible en la fabricación de reductores y tomas de fuerza, ofrece una amplísima gama de posibilidades que cubren cualquier necesidad.

Posibilidad no sólo de elegir, sino de adaptarse a los requerimientos concretos de su buque.

Y la garantía que ofrece la larga experiencia adquirida en buques de cualquier tipo.



**PASCH Y CIA., S.A.**

**28020 MADRID**

Capitán Haya, 9  
Telf.: 91-597 27 27  
Telex: 22696 - pasch-e  
Fax: 91-555 13 41

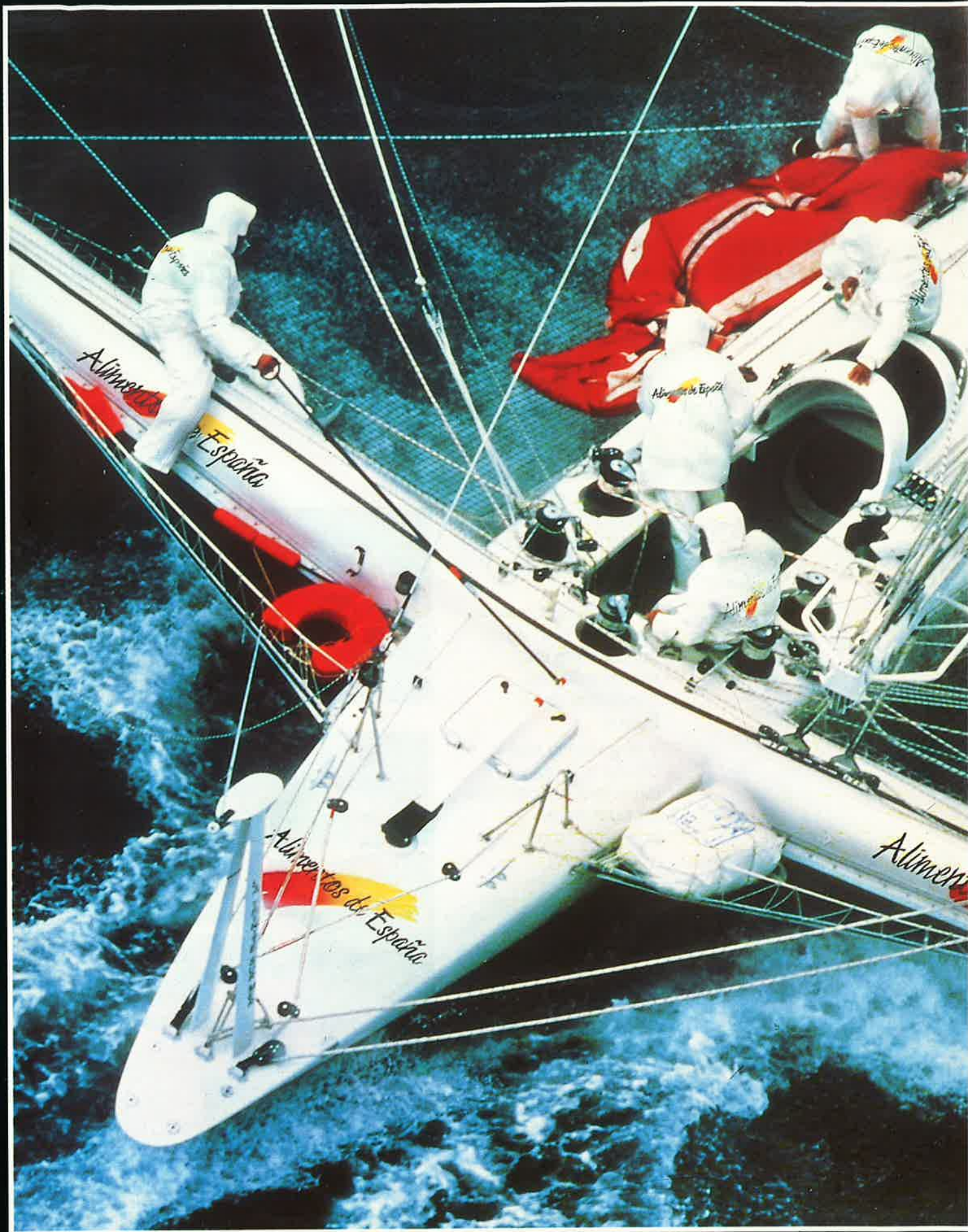
**08010 BARCELONA**

Gran Vía de les Cortes  
Catalanes, 645  
Entresuelo 3.ª  
Telf.: 93-412 55 34  
Fax: 93-412 54 77

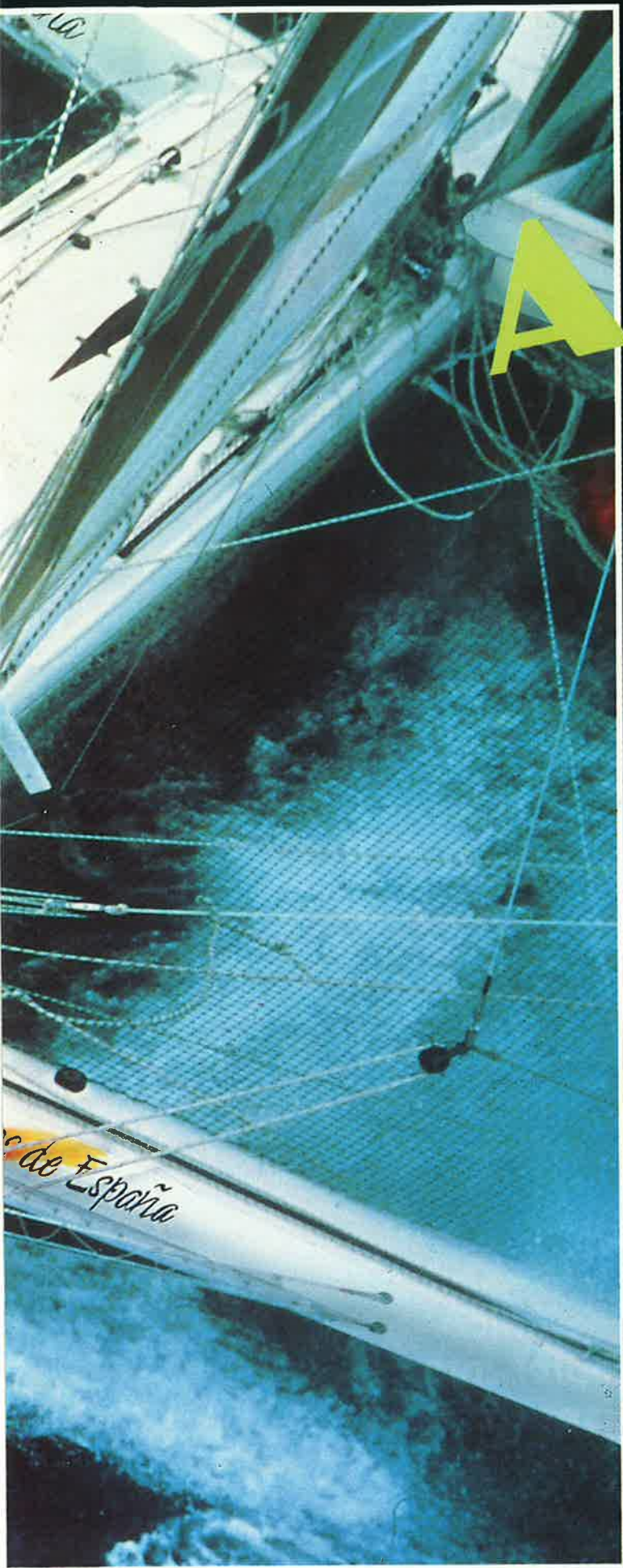
**48007 BILBAO**

Campo Volantin, 24-3ª  
Telf.: 94-446 12 00  
Telex: 22696 - pasch-e  
Fax: 94-446 66 85









**IV OPEN DE LA CEE ENTRE  
EL 9 DE JUNIO Y EL 3 DE JULIO**

# A TODA VELA

**Una veintena de embarcaciones entre las que se encontraban los mejores multicascos y maximonocascos oceánicos iniciaron el pasado 9 de junio en Lorient (Francia) la cuarta edición del Open de la Comunidad Europea. España está representada por un trimarán espectacular y muy competitivo, el «Alimentos de España» con Juan Zarauza como patrón de la embarcación.**

**E**l Open UAP de la Comunidad Europea es una prueba de fondo que discurre por cuatro mares, mar del Norte, de Irlanda, Atlántico y Mediterráneo, y por tanto con una importante variedad en sus condiciones de navegación.

Pero también añade la circunstancia de sus cambiantes condiciones climáticas que imperan en tan diversas zonas geográficas a lo largo del mes de junio.

Si a ello se añade la interposición de etapas cortas entre las de largo recorrido, tendremos —como por otra parte se ha demostrado en anteriores ediciones— una regata especialmente dura para tripulaciones y veleros.

Los primeros efectuarán concentrados esfuerzos especialmente en las etapas cortas que obligan a un continuo «sprint» y estrecho marcaje al seguir los barcos rutas muy próximas entre sí. Pero también las condiciones exi-

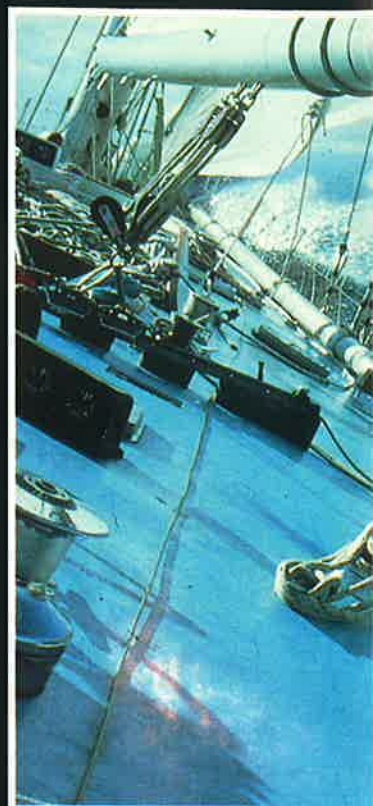
girán una importante capacidad de resistencia.

Finalmente es necesario un cuidadoso control de los sofisticados materiales utilizados en la construcción de los veleros que participan, siempre al límite de la rotura.

De las seis etapas previstas, dos especialmente destacan por su dureza y largo recorrido. La tercera etapa entre Dublín y Lisboa de casi 1.100 millas de recorrido para los multicascos y 910 estimadas para los monocascos, es la de mayor distancia del conjunto total. Es la etapa del Atlántico; su cruce en un sentido longitudinal desde las frías latitudes del Atlántico Norte a las cálidas aguas de la Europa Meridional.

La cuarta etapa, marca el ecuador de la prueba. Es la etapa española entre Lisboa y Barcelona que discurre bordeando primero las costas andaluzas, luego las murcianas y levantinas y finalmente las baleares y cata-





lanas. Con 957 millas para los multicascos y 800 para los monocascos, es la segunda distancia de la regata. Supone a la vez el paso del estrecho de Gibraltar, siempre impredecible y peligroso, especialmente para los multicascos. El paso también de un océano, el Atlántico al difícil Mediterráneo, con su ola corta y encrespada.

Sin embargo, las dos primeras etapas y las dos últimas, las más cortas, podrían decidir el desenlace de la regata. No habría que olvidar por lo tanto la Europa del Norte con un régimen de frentes procedentes de América y el temible golfo de León. Muchos veleros podrían perder su última opción si a finales de junio el Mediterráneo decidiera adquirir protagonismo en la recta final de la regata.

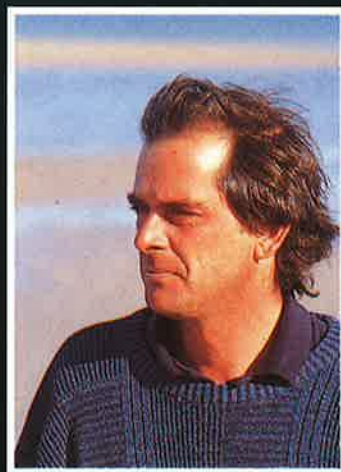
La inclusión de maximonocascos Whitbread y el rosario de figuras de la vela oceánica en ambas categorías, aseguran una efectiva internacionalización de la flota, a la vez que globalizan en una sola regata la totalidad de los Fórmula 1 de la vela oceánica mundial en sus dos versiones estelares: multicascos y maximonocascos. En este sentido, el Open UAP de la Comunidad Europea es ejemplo vivo de máxima profesionalidad.

Por eso, sólo estarán los más

destacados. Apenas una veintena por decisión expresa de la organización y entre ellos, brillando con luz propia un velero español: el trimarán «Alimentos de España», un multicasco de 60 pies, con grandes posibilidades de codearse con los mejores, llevado por Juan Zarauza, experimentado navegante oceánico en multicascos y una tripulación básicamente formada por navegantes oceánicos con varias vueltas al mundo y regatas transatlánticas a sus espaldas.

Junto a él sus principales rivales «Groupe Pierre I» de Florence Arthaud, vencedora en la última Ruta del Ron, «RMO», de Laurent Bourgnon, tercero en la misma regata, «Fujichrome» de Mike Birch y «Elf Aquitaine» de Jean Maurel, todos ellos trimaranes de 60 pies de la última generación. También es destacable la presencia de los maxis «Merit» (Fehlmann), «Longobarda» (Bortolotti) y «Safilo» (Falck) entre otros.

La preparación de unos y otros presagia el nivel competitivo de la prueba, Arthaud, la «mujer del océano» instala un nuevo mástil de más de 29 metros con lo que gana más de 35 metros cuadrados de superficie vélica que serán muy eficaces en las brisas que puedan predominar en el tramo final de la rega-



Juan Zarauza, patrón del «Alimentos de España».

**E**l único representante español es el trimarán «Alimentos de España».

ta. Por su parte Bourgnon dota también a su «RMO» de un nuevo mástil de casi 29 metros, tan sólo 30 centímetros superior al que llevará Maurel en su «Elf Aquitaine», también recién estrenado.

De otro lado entre los maxis, se prevé un interesante duelo entre «Longobarda», «Safilo» y «Merit». Este último, convencido su patrón del mayor potencial de velocidad de los Ketchs, participará en el Open UAP de la mano de P. Fehlmann, arbolado con dos mástiles.

### «Alimentos de España»

La Dirección General de Política Alimentaria, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, desea en este IV Open de la Comunidad Europea, tras su experiencia en la II Ruta del Descubrimiento y el III Open de la Comunidad Europea, continuar en la línea de fomento de la presencia española en esta prueba y ofrecer una imagen positiva y dinámica del sector agroalimentario español, muy competitivo en el ámbito europeo.

El nuevo trimarán «Alimentos de España» comenzó a fraguarse en 1987. Fue entonces cuando la Dirección General de Política Alimentaria (Ministerio de Agri-





cultura, Pesca y Alimentación), a través de su campaña «Alimentos de España», inició sus actividades en el plano deportivo con motivo de la segunda edición de la regata europea, patrocinada por la Comisión de las Comunidades Europeas.

Para la Dirección General de Política Alimentaria, que en aquel momento participó en la entrega de premios de la ciudad-etapa española, el análisis se centraba en una actividad de patrocinio original, con fuerte repercusión europea, basada en: una regata, símbolo de la Europa de los Doce, una flota con los barcos más rápidos y espectaculares del mundo y unos productos, los «Alimentos de España», con interés en profundizar de un modo creativo y moderno su presencia en el mercado europeo.

A partir de esta iniciativa, la Dirección General de Política Alimentaria, decide continuar y profundizar en la misma línea de patrocinio, participando directamente en las competiciones oceánicas de mayor interés. Comienza así la andadura del primer multicasco «Alimentos de España», un gigantesco catamarán que terminaría en segunda posición en la II Ruta del Descubrimiento, uno de los programas Quinto Centenario con mayor fuerza y proyección pública.

Ya en 1989, se hace evidente el interés por consolidar esta presencia con un velero «Alimentos de España» navegando alrededor de Europa, la gran vocación en su nacimiento. De esta manera, se ponía en el agua, el segundo multicasco «Alimentos de España», un trimarán íntegramente construido en España que cubriría el recorrido total finalizando en una muy digna sexta posición de su clase frente a los entonces recién botados trimaranes de 60 pies.

Un paso más, de significativa importancia, se produce ahora con la presencia de un nuevo trimarán, el «Alimentos de España III», ya muy cercano, cuando no similar, al nivel competitivo de sus rivales que lucharán por el podio en el IV Open UAP de la Comunidad Europea.

Para la presente cuarta edición del Open UAP de la Comunidad Europea, Juan Zarauza, vuelve a figurar como patrón del trimarán «Alimentos de España». Junto a él tan sólo repite actuación como tripulante Paco Fernández Slaten. Completan la tripulación experimentados navegantes oceánicos como Jordi Brufau, Borja Melgarejo y Quino Quiroga. Serán por tanto un gallego, un alicantino, un catalán, un sevillano y finalmente un madrileño, en el mismo orden de mención. Los

TRIMARAN «ALIMENTOS DE ESPAÑA»	
FICHA TECNICA	
Eslora .....	18,28 m
Manga .....	14,50 m
Altura de mástil .....	25,15 m (0,95 m de ancho)
Eslora de flotadores .....	17 m
Desplazamiento .....	5,3 Tn
Superficie vela mayor .....	137 m <sup>2</sup> .
Superficie foque solent .....	48 m <sup>2</sup> .
Superficie foque trinquete .....	22 m <sup>2</sup> .
Superficie spi .....	300 m <sup>2</sup> .
Materiales construcción (casco, brazos, flotadores) .....	Kevlar, carbono y epoxy
Materiales construcción (mástil) .....	Carbono
Diseñador .....	Nigel Irens
Diseñadores mástil .....	Barry Noble/Martyn Smith (British Aerospace)
Año botadura .....	Septiembre 1987
CURRICULUM TRIMARAN	
1988	
— Trofeo de multicascos. Primero en Clase II	
— Gran Prix de Brest. Primero en la general	
— CSTAR (Regata atlántica en solitario). Abandono por colisión con ballena cuando figuraba en segunda posición de la flota	
— QUEBEC-ST. Malo. Segundo en Clase II	
1989	
— Lorient-St. Barthelemy-Lorient. Primero en Clase II	
— Regata de Europa. Tercero en la general. Segundo en Clase II	

BARCOS INSCRITOS			
MULTICASCOS			
Barco	Eslora	Patrón	Tipo
«Alimentos de España» .....	18,28 m	J. Zarauza	Tri
RMO .....	18,28 m	L. Bourgnon	Tri
Groupe Pierre I .....	18,28 m	F. Arthaud	Tri
Elf Aquitaine III .....	18,28 m	J. Maurel	Tri
Fujichrome .....	18,28 m	M. Birch	Tri
Dupon Duran .....	16,20 m	P. Herold	Tri
Couleur Café .....	15,24 m	M. Bouthuon	Tri
Oceanópolis .....	15,24 m	H. Cleris	Tri
Haute Normandie .....		P. Vatine	Tri
		F. Joyon	Tri
MONOCASCOS			
Barco	Eslora	Patrón	
ACY (ex Gatorade) .....	24,40 m	C. Ricci	
Creightons .....	24,60 m	G. Holer-Saliou	
La Poste .....	23,55 m	D. Malle	
Longobarda (ex Fisher & Paykel) .....	24,98 m	L. Bortolotti	
Merit .....	24,57 m	P. Fehlmann	
Milene V .....	24,48 m		
Safilo (ex Belmont) .....	25,49 m	G. Falck	

cuatro puntos cardinales de la geografía española, compenetrada en una sola tripulación de brillantísimo curriculum.

ADENOC, entidad organizadora de la prueba para España, es también la entidad promotora de este velero, con su presidente Alfonso Jordana como principal motor. Corresponde a este últi-

mo la responsabilidad de dirigir al que será único representante español en el IV Open UAP de la Comunidad Europea. Largos e incesantes esfuerzos por dotar a la náutica oceánica española de un velero de estas características se ven ahora coronados por un éxito que marcará la pauta a seguir en los próximos años. ■



Quedará instalado en la localidad  
de Salinas

# Museo naval Philippe Cousteau



**Cofradía  
Buena Mesa  
de la Mar**

La localidad asturiana de Salinas será el escenario del primer museo de anclas marinas al aire libre que se conoce en el mundo. La idea ha partido de la Cofradía «Buena Mesa de la Mar» de la ciudad que, con el museo quiere rendir homenaje al fallecido Philippe Cousteau, hijo del famoso comandante del «Calypso».





**A**GUSTIN Santarúa, vigía mayor de la Cofradía «Buena Mesa de la Mar»

de la localidad asturiana de Salinas, junto con el vicepresidente de la asociación, Benigno Salvador, el cofrade, Manuel Rotella y el subdirector de la Marina Mercante, Emilio Martín, se trasladó a principios de marzo a la capital francesa para dar a conocer en la Fundación Cousteau de París el proyecto del primer museo naval de anclas marinas al aire libre que llevará el nombre del fallecido hijo del comandante Cousteau, Philippe.

En el museo, que será inaugurado el próximo mes de julio y se concibe como homenaje a todos los científicos que han perdido la vida en su deseo por dar a conocer los secretos del mar, colaboran el Ayuntamiento de Castrillón y el Instituto Europeo de Estudios Marítimos, con sede en Gijón. Actualmente, el museo cuenta con un fondo de más de 30 piezas entre las que destaca un ancla que probablemente perteneció a un navío griego del



siglo IV antes de Jesucristo.

«Lo interesante no son en sí las anclas —explicó el vigía mayor de la Cofradía—. Queremos que dichos instrumentos pertenezcan a buques de ciudades con gran tradición e historia marineras.» En este sentido, las ciudades de Veracruz (Méjico), Lorient (Francia), Buenos Aires (Argentina), y Santander, Bilbao, La Coruña y Sevilla en España han donado algunas de las anclas que formarán parte del museo. «No sólo nos interesan las anclas, queremos que éstas estén en relación con ciudades de gran tradición marinera, puesto que, en el museo quedarán expuestas sobre una base en la que se grabará el nombre de la ciudad o el barco al que pertenecieron. Será un paseo por las villas marineras del mundo», manifestaron a MAR representantes de la Cofradía «Buena Mesa de la Mar».

En un ambiente de amistad y camaradería, el comandante Cousteau recibió en París a los representantes españoles demostrando además un gran interés por el museo que llevará el nombre de su hijo. Para Jacques Constance, vicepresidente de la Fundación Cousteau, la idea de crear un museo de anclas al aire libre es algo «novedoso y original ya que no existe en el mundo ninguno de estas características», palabras que el famoso comandante del «Calypso» ratificó, señalando que ésta era una magnífica iniciativa porque a través de las anclas, «es fácilmente observable la evolución en las técnicas de navegación y su propia historia».

Los representantes de la Cofradía asturiana «Buena Mesa de la Mar» —organización encargada del estudio y de la recopilación de recetas antiguas, cuyos ingredientes esenciales son productos del mar, y el fomento de la cultura marinera— aprovecharon su visita a París para anunciar al comandante Cousteau que, en el momento de la inauguración del museo, será condecorado con los máximos galardones de la Cofradía «el llampar natural» por su dedicación a la investigación y a dar a conocer los secretos del mundo acuático. ■



CONSTRUCCION DE BARCOS  
DE PESCA Y DEPORTIVOS  
EN MADERA Y EN  
POLIESTER REFORZADO,  
HASTA 30 M DE ESLORA

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE  
MAQUINILLAS DE PESCA

Primer astillero de España  
que construyó  
buques de pesca en PRFV,  
habiendo construido  
el que en su día fue  
el mayor pesquero de Europa  
en este material



**ASTILLEROS BLASCO**

Avenida Santiago Bernabeu, 35  
Apartado 10  
Teléfonos:  
Oficinas: 41 18 71  
Talleres: 41 17 67 y 41 11 78  
Particular: 41 11 75  
SANTA POLA (Alicante)  
España



Pesquero nombrado "BELLA" de 7 metros de Eslora y 116 T.R.B.,  
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.



Pesquero "Nuestra Sra. del  
Carmen II", de 8 metros de  
Eslora, dedicado a la  
pesca artesanal.



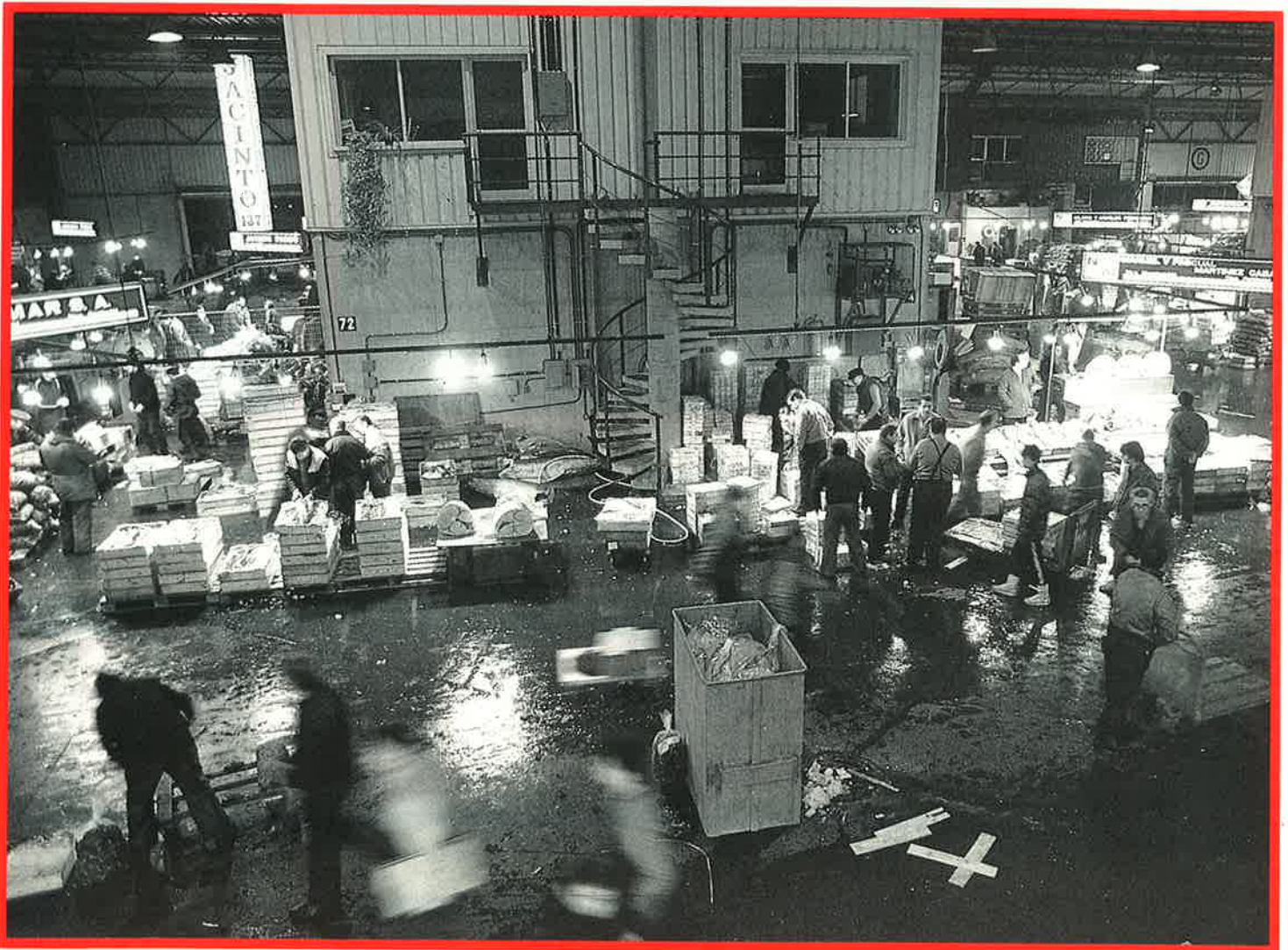
Pesquero nombrado "PIXARE II" de 25 metros de Eslora y 96 de T.R.B.,  
dedicado a la pesca de palangre y fabricado en PRFV.

**LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY**



Casi el 30 por cien de las ventas en 1990 procedía del exterior frente al 15 por cien que suponían en 1987

# MERCAMADRID, el peso de la importación de pescado



Las ventas de pescados de Mercamadrid durante los últimos cuatro años experimentaron un crecimiento cercano al 15 por cien según los datos manejados por la empresa. Estas cifras suponen un considerable aumento de la demanda a pesar del aumento de precios registrado en el período. Sin embargo, el crecimiento se produjo fundamentalmente en los dos primeros años analizados mientras que se frenó la

demanda en los dos últimos. Otra de las notas más destacadas en las ventas de pescado en Mercamadrid es que se ha producido un notable aumento de los productos de importación que actualmente suponen ya casi el 30 por cien frente al 15 por cien que significaban en 1987. Especialmente importantes han sido las ventas de pescados procedentes de terceros Estados fuera de la Comunidad Europea.

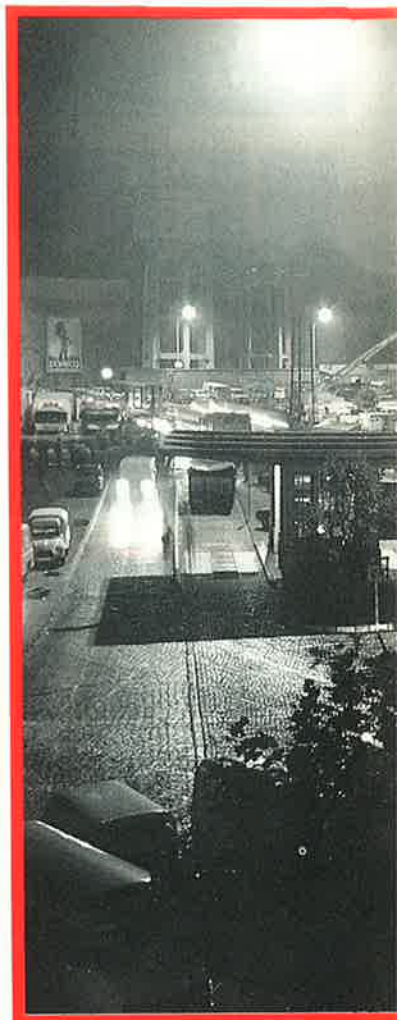


**C**ON unas ventas de 169.000 toneladas, Madrid es el principal mercado para este tipo de productos, aunque la venta de la mercancía abarca no solamente a la capital y provincia sino también a otras zonas cercanas. En 1987, el volumen de pescados comercializados en Madrid se elevó a 148.300 toneladas de las que 87.353 correspondieron a pescados frescos, 28.000 toneladas a mariscos congelados y 33.000 toneladas a pescados congelados. Un año más tarde, en 1988, los pescados frescos ascendieron a 94.000 toneladas en una línea ascendente mientras el marisco fresco pasaba a 29.300 toneladas y los congelados a 37.300 toneladas. En 1989, el pescado fresco se situaba en poco más de 97.000 toneladas. Finalmente, en 1990 las ventas de pescado fresco ascendieron a 100.000 toneladas, el marisco fresco se situó en 25.600 toneladas y los congelados a 43.000 toneladas.

A grandes líneas, el pescado comercializado pasó de 148.267 toneladas en 1987 a 160.565 toneladas en 1988. A partir de ese momento, el crecimiento es inferior para llegar a 167.000 toneladas en 1989 y 169.000 toneladas en 1990. Por grupos de productos, hay un aumento moderado de las ventas de pescado fresco que en ese período crecen un 12 por 100. Sin embargo, el aumento más importante se ha producido en los productos congelados que pasaron de 33.000 a 43.000 toneladas con un crecimiento del 30 por cien. Por el contrario, se ha producido una reducción en la comercialización de mariscos frescos al caer de 28.000 a 25.600 toneladas como se refleja en el Cuadro I.

### Cambio de procedencia

Uno de los aspectos más significativos de las cifras elaboradas por Mercamadrid sobre el volumen de pescado comercializado durante 1990, es la procedencia de los productos y el peso de cada una de las Comunidades Autónomas en esa actividad. Obviamente, se confirma la reducción de las ventas



## Fuerte crecimiento en la venta de productos congelados mientras caen los mariscos frescos.

Cuadro I

ENTRADA DE MERCANCIAS. PESCADOS (TM)								
Mercancías	1990	%	1989	%	1988	%	1987	%
Pescado fresco .....	100.288	59,35	97.177	58,19	93.929	58,50	87.353	60,79
Marisco fresco .....	25.663	15,19	29.786	17,84	29.319	18,26	27.923	18,83
Congelados .....	43.016	25,46	40.028	23,97	37.317	23,24	32.991	22,25
<b>TOTAL .....</b>	<b>168.967</b>	<b>100,00</b>	<b>166.991</b>	<b>100,00</b>	<b>160.565</b>	<b>100,00</b>	<b>148.267</b>	<b>100,00</b>

Cuadro II

PROCEDENCIA DE MERCANCIAS. PESCADOS				
Autonomías	Porcentajes			
	1990	1989	1988	1987
Galicia .....	24,79	28,32	33,63	34,81
Madrid .....	19,01	18,22	19,61	18,98
Andalucía .....	11,69	12,28	10,82	13,15
País Vasco .....	9,60	8,40	8,54	9,14
Comunidad Valenciana ....	4,84	5,09	5,62	5,32
Cataluña .....	2,82	3,96	3,17	2,63
Otros .....	16,21	11,72	8,37	6,54
CEE .....	11,05	12,01	10,24	9,43
<b>TOTALES .....</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

de los proveedores clásicos mientras ganan posiciones las operaciones con el exterior al margen de las actuaciones de las lonjas nacionales o los puertos clásicos que pasarían a un segundo lugar. Muchos productos llegan directamente a Mercamadrid desde todo el mundo, aunque en algunos casos se trata de empresas o barcos españoles. Se trata de un fenómeno que, aunque en ocasiones se intente ocultar, está





ahí y que, desde hace un tiempo dio lugar a que un grupo de empresarios ligados en algunos casos con el sector de la pesca, pensarán en la posibilidad de ubicar una lonja de contratación en el propio Mercamadrid, proyecto actualmente paralizado aunque no se descarta un nuevo intento para su puesta en vigor en función de ese cambio habido también en cuanto a la procedencia de los productos de la pesca.

Hace cuatro años, del total de productos de la pesca comercializados por Mercamadrid, casi el 35 por cien correspondía a los procedentes de Galicia mientras la propia comunidad madrileña aportaba el 19 por cien de la oferta. A distancia se hallaba Andalucía con el 13,5 por cien y el País Vasco con el 9,14 por cien. Las importaciones de productos procedentes del resto de la Comunidad suponían entonces el 9,43 por cien mientras las compras en terceros países eran el 6,54 por cien. En 1990 ha variado sensiblemente este panorama en detrimento de las aportaciones nacionales.

Madrid se mantiene en el 19 por cien. Por el contrario, los

pescados procedentes de Galicia han bajado hasta el 24,8 por cien lo que supone una caída de 10 puntos, situación que se podría interpretar desde dos posiciones diferentes. Por un lado, que la Comunidad Gallega efectivamente pesque menos o que, los productos de la pesca obtenidos por los armadores gallegos lleguen a Mercamadrid por unas vías diferentes. Andalucía también tiene una pequeña reducción mientras el País Vasco se mantiene prácticamente en los mismos niveles que en 1987.

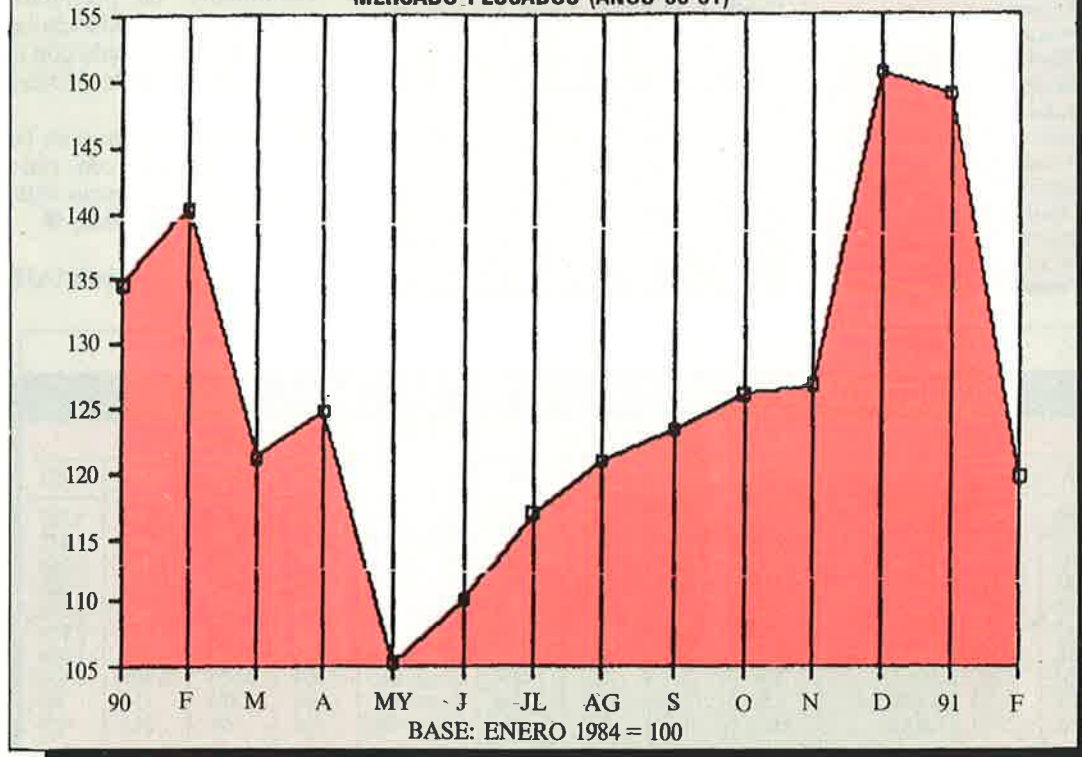
Frente a este comportamiento de las ventas de pescado en Mercamadrid, un fenómeno opuesto es el que sucede con las mercancías procedentes de la importación. Las compras en la Comunidad Europea han aumentado del 9,43 al 11 por cien; crecimiento moderado. Por otra parte, los productos de la pesca importados desde terceros países han pasado del 6,54 al 12,61 por cien, crecimiento que corresponde tanto a Estados de Europa no integrados en la CE como, sobre todo, a las compras en el Cono sur, fundamentalmente Chile o Argentina (Cuadro II).

Esta tendencia en la procedencia del pescado en Mercamadrid constituye un dato de preocupación en medios de la pesca, que se refleja claramente también en el comportamiento de la balanza comercial en este sector y que lo denuncian reiteradamente puertos tradicionalmente pesqueros, donde muchos marineros ven en peligro sus puestos de trabajo en la flota nacional, y temen que en un futuro algunos deberán estar embarcados en unidades de países vecinos. Países de la CE donde las flotas de pesca estaban en segundo lugar al igual que los productos de la pesca, hoy han sacado partido a las ayudas comunitarias para renovar flota y colocar en el mercado español parte al menos de esas capturas a precios más altos.

El Cuadro III refleja el comportamiento de los precios medios de la pesca en Mercamadrid. Si se tiene en cuenta que se toma como base el año 1984 con índice 100, se podría decir que su evolución se halla prácticamente dentro de la media

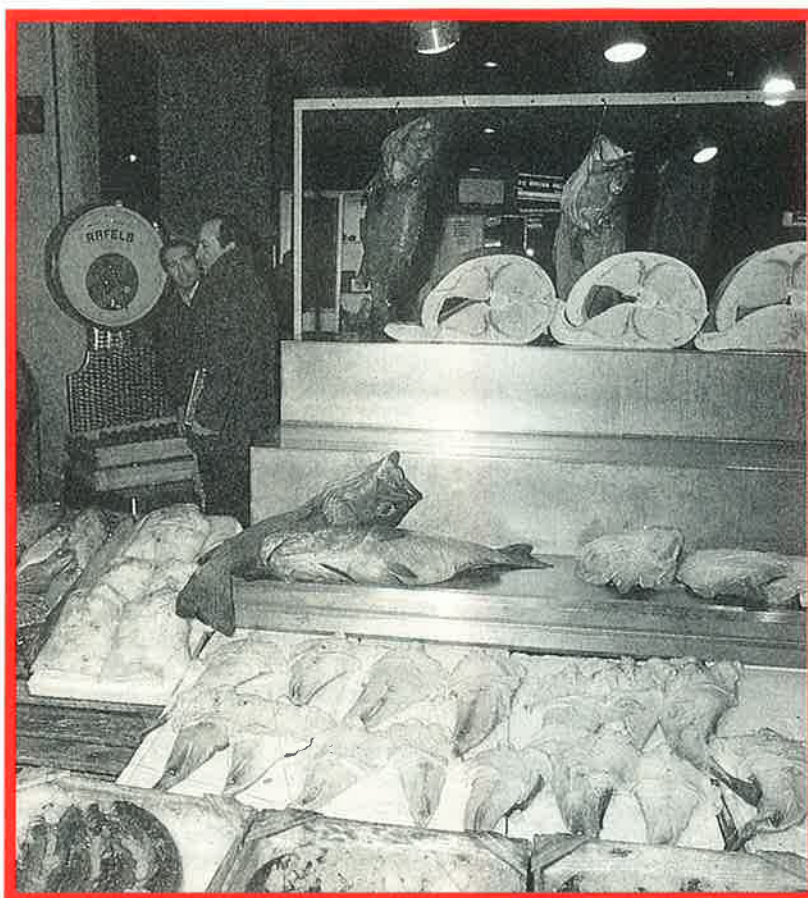
Cuadro III

**EVOLUCION INDICE DE PRECIOS  
MERCADO PESCADOS (AÑOS 90-91)**





**Galicia sigue siendo el principal proveedor, aunque con una gran caída en beneficio de las compras en el exterior.**



bre con más de 16.000 toneladas mientras el más bajo es agosto con solamente 11.700 toneladas consecuencia del período de vacaciones. Marzo y abril tienen unas ventas superiores a las 15.000 toneladas.

### Ventas por especies

Por productos, en pescado fresco, las ventas más importantes corresponden a la merluza con 14.600 toneladas lo que supone un sensible aumento sobre las 9.300 toneladas de 1987. Las ventas de boquerones ascendieron a 13.800 frente a las 9.400 toneladas de hace cuatro años. En gallo las ventas fueron de 13.400 toneladas cifra prácticamente igual a la de 1987. Hubo un ligero descenso en las ventas de pescadilla y una gran caída en las ventas de bacaladilla. Por el contrario, destaca el crecimiento espectacular del salmón que ha pasado de unas ventas inferiores a 1.000 toneladas en 1987 a casi 6.000 toneladas en 1990.

En mariscos frescos, con la excepción de gambas y almejas, en los productos más importantes hubo también una reducción en las ventas. El mejillón pasó de 11.200 a 8.800 toneladas y las chirlas de 9.000 a 6.700 toneladas.

Finalmente, en productos congelados se ha producido un incremento generalizado con la única excepción de la merluza (Cuadro V).

En resumen, aumento en las ventas de pescado con claro aumento de la presencia exterior y de los congelados. ■

Vidal MATE

de inflación que se ha registrado en el país. Considerando solamente el comportamiento de los precios durante el último año, se pone de manifiesto cómo las cotizaciones más altas se producen en los meses de diciembre y enero para iniciar a partir de ese momento una línea de descenso que llegó a su punto máximo en el mes de mayo para mantener una cierta estabilidad en los meses de julio, agosto, septiembre, octubre y noviembre, aunque con ligeras subidas.

Por meses, los datos de Mercamadrid reflejan la punta de mayor venta el mes de diciem-

Mes	Diferencia			
	1990	1989	Absol.	Relat.(%)
Enero .....	13.364	13.362	2	0,01
Febrero .....	12.566	12.583	-17	-0,14
Marzo .....	15.296	14.218	1.078	7,58
Abril .....	13.480	14.426	-946	-6,56
Mayo .....	15.258	14.415	843	5,85
Junio .....	14.823	15.106	-283	-1,87
Julio .....	13.248	12.191	1.057	8,67
Agosto .....	11.772	11.862	-90	-0,76
Septiembre .....	14.083	14.475	-392	-2,71
Octubre .....	14.487	14.706	-219	-1,49
Noviembre .....	14.456	14.172	284	2,00
Diciembre .....	16.134	15.475	659	4,26

	Pescado fresco				Marisco fresco				Congelados					
	1990	1989	1988	1987		1990	1989	1988	1987		1990	1989	1988	1987
Merluza .....	14.601	12.238	11.254	9.300	Mejillón ....	8.811	11.578	11.016	11.205	Calamar ..	8.936	7.007	7.671	5.757
Boquerón ....	13.798	12.005	10.676	9.452	Chirla .....	6.670	8.909	9.858	8.922	Gamba ...	6.436	7.032	6.314	4.848
Gallo .....	13.420	14.161	13.795	12.985	Gamba .....	2.463	2.579	1.622	1.313	Pescadilla	5.633	6.526	3.165	2.184
Pescadilla .....	10.751	11.351	12.301	11.414	Cangrejo ...	1.949	1.547	2.390	2.298	Merluza ..	5.128	4.497	5.329	7.568
Sardina .....	10.166	10.507	10.403	10.874	Almeja .....	1.906	1.459	1.096	1.061	Voladores	3.048	3.225	2.282	2.116
Salmón .....	5.831	3.977	2.322	956	Nécoras ....	552	442	347	268	Pulpo .....	2.941	2.670	2.838	2.179
Bacaladilla ...	4.505	5.824	7.816	7.130	Ostras .....	527	579	465	449	Langostino	2.425	2.052	2.207	1.644
Trucha .....	4.261	4.221	4.364	3.262	Bígaros .....	514	517	487	386	Lenguado	2.304	2.036	2.706	2.130
Jurel .....	2.537	2.592	2.837	3.345	Caracoles ..	454	442	413	315	Palometa	1.066	883	714	549
Bonito .....	2.371	2.481	2.387	2.624	Cigala .....	381	479	437	514	Salmonetes	816	596	243	128





**CONGRESO DE LA ITF EN LONDRES**

# **LOS SINDICALISTAS DEFIENDEN EL MEDIO AMBIENTE**

Desde hace algunas décadas, la protección del medio ambiente es uno de los objetivos por los que más firmemente lucha la Humanidad. El miedo a destruir lo poco que nos queda y a desencadenar una serie de acciones que nos pueden llevar a una catástrofe sin precedentes ha llenado de

preocupación a las autoridades de todo el mundo, cuyos gobiernos diseñan políticas ecologistas en defensa de la naturaleza. Los sindicalistas de la Federación Internacional del Transporte (ITF) debatieron en Londres el desarrollo de una campaña para proteger el hábitat marino.



# LOS SINDICALISTAS DEFIENDEN EL MEDIO AMBIENTE

**L**A protección del medio ambiente marino ha sido tratada en numerosas ocasiones por los miembros de la ITF. Los recientes acontecimientos del Golfo Pérsico o las mareas negras que han tenido lugar en las costas italianas hacen peligrar la flora y la fauna de las zonas afectadas. En Londres, la Federación Internacional del Transporte y las filiales de la sección de pescadores (representada en España por los sindicatos UGT y CC.OO.) se han propuesto colaborar con las organizaciones que, en cada país, se ocupan de la protección del entorno marino, así como en la prevención de la contaminación del mar.

Entre los objetivos alcanzados en la reunión del pasado mes de abril destacan los siguientes. Para la ITF es esencial que los procesos de producción industrial sean limpios. El futuro empresarial pasa por el diseño de estrategias verdes y la protección del medio natural. En este sentido, los sindicalistas de la ITF ven clara la premisa «el contaminante paga» y actuarán en tal dirección, sancionando a las empresas que, en su proceso industrial, viertan detergentes o aguas contaminantes al mar.

Los puertos no deben ser considerados tan sólo puntos de carga y descarga de mercancías y pasajeros; ellos —como ya se señaló en la Conferencia Internacional de Puertos, celebrada en nuestra costa, y de la que informamos más ampliamente en este número— deben jugar un papel importante en la lucha y protección contra la contaminación y el litoral, brindando servicios de recepción para los desechos de los barcos y la limpieza del aceite derramado. «Estos servicios, dijeron en Londres los sindicalistas, podrían financiarse con una recaudación adicional en concepto de impuestos portuarios que pagarían todos los usuarios del puerto, independientemente de que utilicen o

no los servicios de recepción.»

## Preocupación por los superpetroleros

Los sindicatos consideran imprescindible actuar contra los tanqueros que llevan petróleo, sustancias químicas o gas. «Hay que reforzar los reglamentos internacionales y nacionales de seguridad y protección al medio ambiente aplicables a los grandes petroleros», señalaron. No muy lejos de este objetivo está el de promover campañas de ámbito mundial en las que se acentúen los peligros que para la seguridad marítima representan las banderas de conveniencia y los segundos registros navales, punto también aceptado por los sindicalistas de la ITF.

Las filiales adscritas a la Federación Internacional del Transporte van a exigir que todos los productos, actuales y nuevos, se incluyan en una lista de ingredientes e instrucciones para la seguridad en su uso y su eliminación, a fin de minimizar los efectos perjudiciales







del producto sobre el medio ambiente, la seguridad y la salud de los hombres. Asimismo, desde la ITF se va a promover el establecimiento de requisitos legales internacionales para la investigación de los efectos que sobre el medio ambiente producen ciertos productos y actividades. Para los sindicalistas la «obligación de probar» debe transferirse del usuario al productor; esto es, «en vez de que haya que probar concluyentemente que un producto o actividad en particular perjudican al medio ambiente —explican— el productor o los responsables de tal actividad deben estar obligados a demostrar que dicho producto o actividad no es nociva ni para los usuarios, ni para el medio ambiente», señalaron los sindicatos en su congreso de Londres.

La campaña contra la contaminación que, desde este momento, va a desarrollar la ITF se va a basar en el reconocimiento de la naturaleza indivisible del ecosistema mundial ya que las amenazas al entorno marino no sólo provienen de la polución producida en los barcos, sino también de industrias localizadas en tierra cuyos vertidos llegan al mar a través de los ríos, las costas o la atmósfera. En particular, los sindicalistas ven necesario «llamar la atención sobre los efectos producidos por los fosfatos y nitratos utilizados en los fertilizantes agrícolas y sobre la contaminación atmosférica producida por los metales pesados y la lluvia ácida», concluyeron. En este sentido, dicha campaña irá dirigida a que se reduzca y, eventualmente, se prohíba el vertido en el mar de desechos industriales, radioactivos y de aguas cloacales.

A partir de ahora, la Federación Internacional del Transporte consciente del peligro que entraña la contaminación marina va a elaborar periódicamente una serie de publicaciones en las que se detallará la situación del mar a nivel internacional, no descartando la posibilidad de denunciar públicamente a los países que aún no han ratificado los convenios mundiales para la defensa del mar y la protección del medio ambiente. ■

A. D.





**El pesquero «Douric II»  
navegará por la zona  
con equipos sanitarios  
a bordo**

**La costera  
del bonito  
tendrá apoyo  
médico**

Como ya sucedió en la costera del bonito del pasado año, los españoles y franceses que participen en la campaña atunera del 91 estarán acompañados en todo momento por el «Douric II», barco de apoyo que prestará servicio médico a los pescadores que necesiten asistencia sanitaria. El Instituto Social de la Marina y el Comité Interprofesional del atún blanco en su deseo de servir al colectivo pesquero han vuelto a ratificar un acuerdo de colaboración por el que el «Douric II» saldrá a la mar con los atuneros.





## Acuerdo entre el ISM y el Comité Interprofesional de atún blanco en Francia.

### La experiencia del pasado año fue positiva.

**C**ON el objetivo de favorecer las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar, al tiempo que se potencian los niveles sanitarios de asistencia y prevención, el Instituto Social de la Marina a través del Programa de Sanidad Marítima y el Comité Interprofesional del Atún Blanco de Francia han vuelto a ratificar un acuerdo de colaboración, por el que los pescadores españoles y franceses que participen en la campaña del bonito (iniciada durante el presente mes de junio y que acabará en septiembre) estarán asistidos por el barco «Douric II», con base en el puerto de Concarneau. En el barco viajarán dos médicos que atenderán cualquier emergencia que se

presente durante el desarrollo de la temporada atunera.

El apoyo médico está financiado conjuntamente por ambas instituciones.

Los servicios médicos proporcionados por el «Douric II» a los barcos españoles y franceses serán consultas radiomédicas, hospitalizaciones en la enfermería del buque de asistencia, en la medida en que los enfermos puedan ser trasladados al buque y evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea, en los casos en que ésta sea necesaria. La asistencia médica será facilitada a todos

los atuneros que participen en la campaña del bonito que se desarrolla desde junio a septiembre, en la zona de influencia del barco asistencial (40 a 50 grados Norte y 1 a 30 grados Oeste).

los 1.000 litros diarios. Por último, el «Douric II» también tiene una lancha zodiac para facilitar el acceso de los médicos a los barcos y el traslado de enfermos al buque.

Los dos doctores embarcados hablarán francés y español y prestarán ayuda en una zona donde faena una flota española de 500 a 600 barcos, con un total aproximado de 9.000 trabajadores (la mayor parte de los mismos procedentes de la cornisa cantábrica), en donde las condiciones de la mar son bastante complicadas y en donde, hasta ahora, la única ayuda de la que se disponía era la comunicación médica por radio aunque pueden considerarse antecedentes la presencia de los buques «Pêcheur Breton», «Thalassa», «Alienor» y, de nuevo «Thalassa» desde 1985 a 1989.

Mejorado el equipamiento del pasado año la experiencia será de nuevo altamente positiva ya que, en cualquier caso, se dará una cooperación entre los profesionales médicos franceses y españoles y una asistencia a los pescadores durante el desarrollo de su trabajo. ■

### Un barco hospital bien dotado

El «Douric II», matriculado en el puerto francés de Concarneau, participó con éxito en la campaña del pasado año. El barco presenta buen estado de navegabilidad, con todos sus aparatos radioeléctricos e instalaciones de máquinas en perfecto estado de funcionamiento. Un sistema de comunicación tipo «Standard A»; un módulo sanitario, tipo SAMU instalado a nivel de la cubierta principal y destinado a atender a los pacientes; una «cabin» destinada a alojar a los posibles enfermos embarcados y que estará situada lo más cercana posible al módulo sanitario. Dicha cabina estará dotada de un WC químico y una ducha para el uso de los pacientes. Asimismo, el barco dispone de una cantidad suficiente de agua potable, que nunca será inferior a

#### LLAMANDO AL DOURIC II

El indicativo de llamada del Douric II es «FHKC». Sus frecuencias de radio son 123 ml 2326 KHZ; 129 ml 2426 KHZ; 129 ml 4125 KHZ.

El número de su Inmarsat standard A es 19-871-11-11-457.



Según el Conselleiro de Pesca las multas tienen como objetivo disuadir y no sancionar

## Nueva ley de infracciones en materia de pesca y marisqueo

Más de 120 enmiendas hubo de sortear el Grupo Popular en el Parlamento Gallego para finalmente aprobar la nueva ley de infracciones en materia de Pesca y Marisqueo, aceptando tan sólo seis pequeñas modificaciones en la redacción del texto legislativo, correcciones solicitadas por el partido socialista, cuyo grupo defendió 81 enmiendas. El titular del Departamento de Pesca, Acuicultura y Marisqueo del Gobierno Gallego, Enrique López Veiga, declaró que «é una lei boa, pese a quen lle pese», y se refirió a que esta norma supone un paso más en la reordenación del sector pesquero gallego que se completará con la ya anunciada Ley de Pesca y otros Decretos que desarrollen las artes de pesca y las distintas sanciones.

**E**STA nueva normativa viene a sustituir a otra elaborada en el año 85 cuyo contenido, según López Veiga, debía mejorarse, sobre todo en la flexibilización de las multas «y con el nuevo texto se rebajan las multas por infracciones leves». Y fue precisamente la cuantía de éstas lo que provocó un mayor debate, y exacerbadas críticas de la oposición, con acusaciones generalizadas sobre su falta de proporcionalidad.

Por su parte, López Veiga desmintió la desproporcionalidad de las sanciones, que ahora forman una escala en busca de

un mayor pragmatismo, además de incidir en que las sanciones muy graves siguen igual que antes.

Pese a las opiniones en contra y a las múltiples discusiones generadas en torno al proyecto, ahora ya ley, el Grupo Popular no dio marcha atrás en ninguna cuestión importante, con sólo cambios de palabras, matizaciones del sentido y la suma de alguna frase en algún punto del articulado.

Ya cuando se dio a conocer el proyecto de ley al Parlamento hace unos meses fue muy criticado, aunque también en aquella ocasión las enmiendas presentadas por los representantes de la oposición fueron desestimadas.

### Desde 5.000 pesetas hasta 10 millones

La mayor parte de las diatribas entre el Gobierno popular y los partidos de la oposición se centró en el artículo 12 en el que se especifica la cuantía de las multas, que quedaron establecidas en una cifra mínima de 5.000 pesetas para las infracciones leves, y una máxima de 10.000.000 de pesetas para las muy graves.

Las sanciones se gradúan en función de la negligencia, la intencionalidad o la reincidencia del sujeto infractor, así como de la índole o la trascendencia del perjuicio causado al medio o a los recursos marinos.







Las infracciones leves se sancionarán con multas de 5.000 a 25.000 pesetas. Las graves se sancionarán con multas de 25.000 a 100.000 pesetas en su grado mínimo; de 100.000 a 500.000 pesetas, en su grado medio; y de 500.000 pesetas a 1.000.000, en su máximo.

Por último, las infracciones más graves se sancionarán con multas de 1.000.000 a 3.000.000 de pesetas, en su grado mínimo; de 3.000.000 a 6.000.000 de pesetas, en su grado medio, y de 6.000.000 a 10.000.000 de pesetas, en su grado máximo. Además, si se comete una infracción muy grave la sanción económica irá unida a una suspensión temporal en el ejercicio de la actividad pesquera o marisquera, o al cierre, si es el caso, del establecimiento de cultivos marinos o auxiliares, durante un plazo no superior a un año ni inferior a tres meses.

### Alejar del litoral gallego el tráfico de mercantes

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera (AETINAPE) planteará al ministro de Transportes, José Borrell, su proyecto alternativo para el dispositivo de separación de tráfico marítimo de Fis-

terra, según se decidió en una reunión celebrada entre representantes de las Cofradías de la costa da Morte, de la flota de litoral y directivos de AETINAPE.

En este proyecto se propone el alejamiento, aproximadamente en 10 millas más hacia el oeste, de los dos «pasillos» de navegación de los buques mercantes, que en su ubicación actual cruzan una franja —a una distancia de ocho millas de la costa— de gran actividad pesquera, ya que afecta a varios caladeros de gran importancia para la flota de litoral. Asimismo, AETINAPE propone invertir dichos «pasillos» para que la ruta en dirección al norte de Europa transcurra por el punto más alejado de la costa, ya que por ella los mercantes que transportan mercancías peligrosas navegan a plena carga.

Esta asociación ha anunciado que podrá adoptar medidas de presión en el caso de que el Gobierno español no acepte defender sus tesis ante la Organización Marítima Internacional (OMI), pero en principio considera positivo iniciar el diálogo ofrecido por José Borrell.

Además, AETINAPE reitera su crítica al Plan Nacional de Salvamento Marítimo porque, según afirman, no se está desarrollando en los términos



**Enrique López Veiga, Consejero de Pesca de Galicia.**

aprobados en su día. José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE, afirmó que el problema de la accidentalidad marítima es una confluencia de factores como la observancia de las medidas de seguridad, sanitarias y condiciones laborales. Aseguró también que la inspección no funciona en materia de seguridad y matizó que piden solidaridad del sector, «pero no podemos ser solidarios con la muerte».

Por su parte, el representante de la flota de arrastre, Manuel Pousada, cursó una invitación al director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, para que compruebe «in situ» los peligros de abordaje que padecen

los pesqueros gallegos en la ruta de Finisterre.

Entre las medidas de seguridad que la Asociación de Titulados Náutico Pesquera considera que deben aplicarse sin más dilación figuran la homologación de chalecos salvavidas y las radiobalizas de 406 megaciclos. Según Manuel Muñiz la solución al problema de la seguridad marítima no consiste en gastar mucho dinero en la adquisición de embarcaciones y helicópteros, y abogó por el uso de los medios marítimos y aéreos de que actualmente disponen la Armada y el SVA para el «barrido» permanente del litoral español.

### Limpieza de la ría de O Burgo

El dragado de la ría de O Burgo, en La Coruña, parece que comienza a tener visos de ser realizado tras los continuos retrasos y las promesas incumplidas. El día 16 de mayo el Conselleiro de Pesca anunció que se iba a destinar una partida presupuestaria de 40 millones de pesetas para acometer los trabajos de limpieza de esta ría, lindante con los Ayuntamientos ribereños de Culleredo, Cambre, Oleiros y La Coruña. Según López Veiga, la operación contempla cuatro fases diferenciadas y otros tantos libramientos aún sin determinar, el primero de los cuales, que se realizará este año, se financiará con la cifra anteriormente mencionada.

No obstante, el anuncio de esta inversión por parte de la Consellería, ha sido acogido con cierto recelo en el seno de la agrupación de Mariscadores de La Coruña, aunque consideran el anuncio como positivo desde la perspectiva de desbloquear el proyecto y como forma de implicar más directamente al resto de organismos.

El dragado de la ría supondrá la recuperación de importantes bancos de marisco en una zona, que pese a su evidente abandono todavía conserva una gran riqueza plactónica. ■

**Elena CEBRIAN**





La repercusión del proyecto tendrá alcance internacional

## Cartografía pesquera de las Baleares

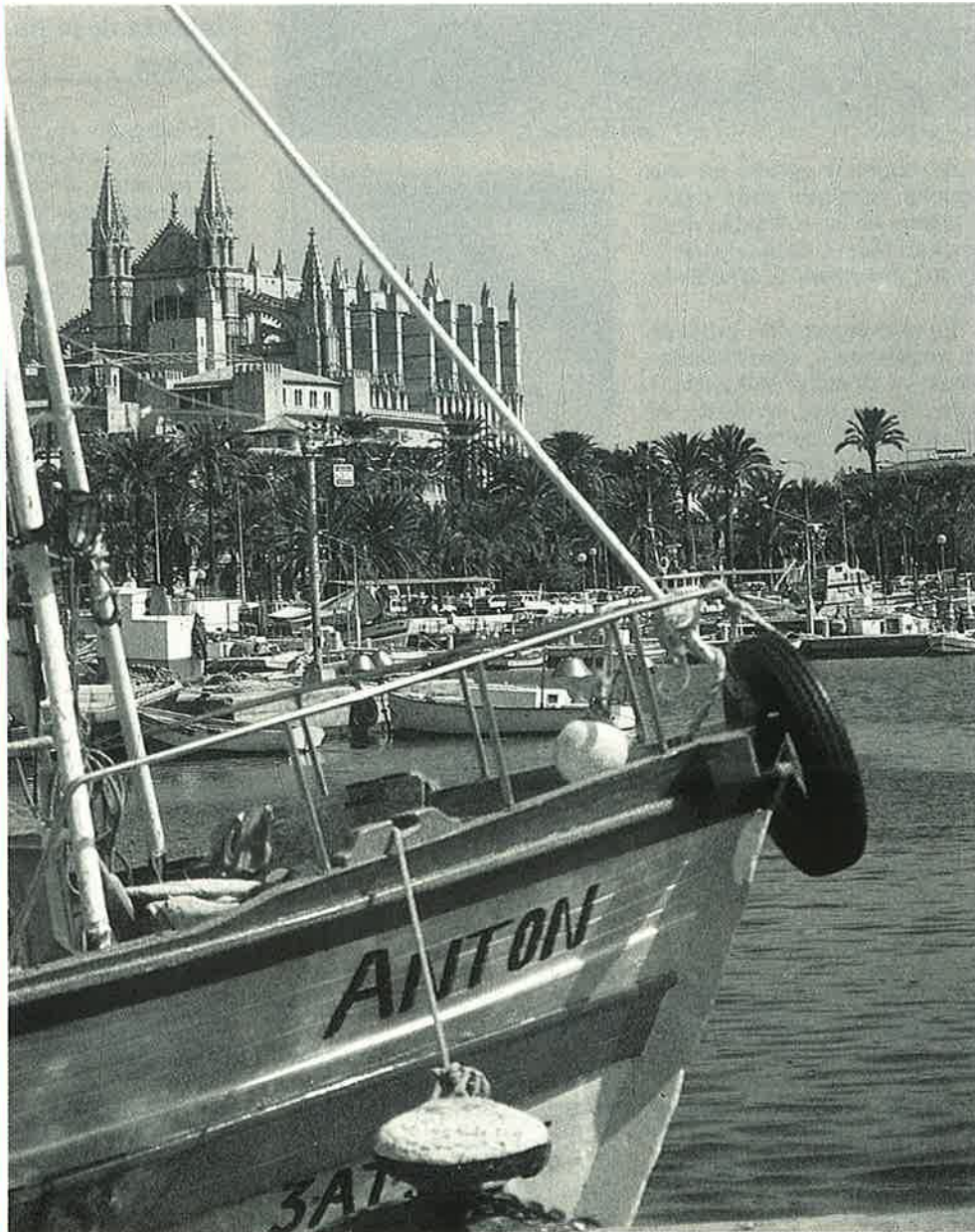
Siguiendo la línea de ayudas para modernizar la flota pesquera en las Baleares, la Consellería de Agricultura y Pesca, en colaboración con la de Obras Públicas del Govern Balear, ha coordinado la elaboración y el levantamiento de cartas de pesca de gran precisión. El trabajo del desarrollo de este proyecto se ha encargado a la empresa pública SEAMAB, y su repercusión tendrá trascendencia estatal e internacional.

COMO consecuencia de las líneas de ayuda de la Consellería en materia de modernización de la flota pesquera artesanal con equipos electrónicos más actuales de navegación y pesca, no les planteó el problema de desfase que existe contra la tecnología de la flota y la cartografía disponible

para el sector. A raíz de los cursos de electrónica pesquera, impartidos a todas las Cofradías de Pescadores en 1990, se destacó la insistente solicitud a la Consellería, de disponer de una cartografía moderna, que no existe, que les llevaría a un aprovechamiento, cien por cien, de los equipos que actualmente tienen instalados las embarcaciones.

Durante los años cincuenta y sesenta, con los medios disponibles en aquella época, el Instituto Español de Oceanografía cartografió el Mediterráneo español publicando *Cartas de Pesca* para el uso de la flota pesquera y muy especialmente, de la flota de arrastre; en esos años representó la apertura de nuevos caladeros en los fondos rastreables, superiores a los 200 metros de profundidad. Ahora, en 1991, la elaboración y levantamiento de unas cartas de pesca se plantea como un ambicioso proyecto, canalizado y coordinado entre la Consellería de Agricultura y Pesca y la de Obras Públicas, desarrollando el trabajo la empresa pública SEAMAB.

El proyecto comporta disponer del más avanzado equipo de cartografía informatizada disponible en Europa para levantar en ocho meses toda la batimetría balear. Todo ello representaría una colección de cartas de pesca de mucho detalle, con veriles al nivel de precisión que se desea y con la superposición en color de las calidades de fondos y sedimentos. El director general de Pesca, Miguel Masutí, aseguró que «las repercusiones de este proyecto serán importantes, no sólo a nivel autonómico, sino que trascenderán a todo el Estado español e incluso a nivel internacional», al no existir hasta el momento presente ninguna cartografía de estas características.







## Equipamiento de alta precisión

El desarrollo de las pesquerías viene condicionado por el conocimiento que se tenga, no sólo de las especies objetivo, sino de las calidades y la morfología de los fondos donde éstas se encuentran. Esta valiosa información se encuentra plasmada en las escasas cartas de pesca que se han realizado hasta la fecha y que están agotadas. En este sentido, la reelaboración de unas Cartas de Pesca de las islas Baleares, confeccionadas con la aplicación de las más modernas técnicas de acústica y cartografía computarizada, aportará una herramienta de trabajo inestimable para la flota pesquera balear.

La realización de este proyecto implica el empleo de un equipamiento científico de la más alta precisión, tanto en la instrumentación de ecosondas, como en los sistemas de navegación y de postprocesamiento de las cartas de pesca, realizándose a través de un sistema computarizado con el que los

posibles errores serán mínimos.

El sistema de situación más empleado en las islas Baleares, gracias a las ayudas económicas del Govern Balear, es el LORAN-C, que da una precisión de lectura U/4 de milla, lo que representa una exactitud de 460 metros. Los sistemas de situación a utilizar en este programa han de ser de mayor precisión para, en un futuro, adaptarse a los nuevos sistemas de situación como puede ser el GPS, que suministra su información con una exactitud de 100 metros.

El rastreo acústico se practicará mediante radiales de rastreo perpendiculares a la costa de menor a mayor profundidad y viceversa. La exactitud de la situación no deberá ser inferior a 15 metros, por lo que se puede utilizar el sistema GPS o el sistema diferencial, el cual trabaja con una exactitud de 3 a 25 metros, en función de la distancia que existe entre las emisoras estacionales y el barco. La distancia entre radiales será inferior a una milla y el mues-

treo cada 50 metros, interponiéndose entre cada punto muestreado mediante el cuadro de la distancia, pudiéndose así confeccionar los mapas. La toma de muestras se hará cada cierto tiempo mediante una draga, examinándose las muestras a bordo.

## Un trabajo complejo

Una vez acabada la prospección se procederá al procesado de datos obtenidos los que, de acuerdo a la posición y profundidad registradas con el instrumental y almacenado en el ordenador, se plasmarán en curvas de nivel que se establecerán de acuerdo con la Dirección General de Pesca y Cultivos Marinos de la Conselleria de Agricultura y Pesca. Se confeccionará una Carta de Pesca General para las Baleares, pudiendo obtenerse parcelarios de aquellas zonas que se consideren oportunas.

La complejidad de la realización de este estudio implica disponer de unos medios técnicos,

económicos y de personal, que desbordan totalmente los que la Dirección General de Pesca de Baleares puede disponer a tal fin. Por todo ello, resulta necesario contratar con terceros la ejecución del estudio, sin perjuicio del asesoramiento, de la inspección y colaboración que por el personal de la Dirección General se preste.

El plazo de ejecución para la terminación de los trabajos que conlleva la consecución de los fines propuestos, se estima en doce meses, pudiendo considerarse como un programa plurianual, a ejecutar en dos fases durante el bienio 1991-1992.

Durante la primera fase se hará la preparación y calibración, con un mes de duración, más cinco meses para el rastreo acústico y toma de muestras. En la segunda fase se emplearán cuatro meses para el rastreo acústico y toma de muestras, más dos meses para el procesamiento de datos. Total, dos fases de seis meses cada una. ■

**Emilio MORANCHO**





## El servicio de inspección pesquera abrió cerca de 500 expedientes en 1990

Durante los últimos años, tras su creación en 1987, el servicio de inspección pesquera de la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias, ha ido incrementando progresivamente su cometido en aguas interiores de las islas, de acuerdo con las normas de ordenación pesquera que regulan las artes y las modalidades de pesca, tallas mínimas y pesca deportiva y de recreo, todo ello encaminado a la preservación de las especies para evitar su esquilación.

**E**STAS acciones contra las actuaciones ilegales referidas, y con la mayor dotación de elementos humanos y materiales, ha permitido una vigilancia más constante que se ha traducido en el incremento de las sanciones, de tal manera que de las 187 actas en 1988 y 259 en 1989 se pasó en 1990 a 475, lo que representa un incremento de 254 por cien en los expedientes sancionadores.

En pesca deportiva donde se da un mayor número de infracciones, la mayoría ha sido por pesca submarina en zonas prohibidas, mientras que en pesca profesional se centra

principalmente en el uso de artes de pesca totalmente prohibidas como las de arrastre (chinchorro o boliche), así como la utilización de artes de enmalle y nasas con mallas antirreglamentarias.

El total de sanciones impuestas en 1990 asciende a más de dos millones de pesetas, casi el 200 por cien más con referencia al período inicial de 1988.

Según un comunicado de la Consejería de Agricultura y Pesca estas normas de Ordenación Pesquera más que con espíritu sancionador se aplican como medida de conservación del patrimonio pesquero de las aguas canarias





para que la actividad tenga mejor futuro mediante mayores capturas e incremento su rendimiento.

La misma nota señala que dentro de las posibilidades presupuestarias el servicio de Inspección Pesquera ha aumentado sus medios humanos y materiales. En la actualidad dispone de 18 agentes, distribuidos por todas las islas, con seis embarcaciones rápidas, cuatro en servicio y dos en trámite de matriculación. En el presente año se proyecta adquirir otras dos embarcaciones de este tipo. A ello hay que añadir siete lanchas zodiacs y siete vehículos todoterreno y las actuaciones que con carácter experimental durante el pasado verano se hicieron con un helicóptero contratado a tal efecto para posibilitar desde el aire una más amplia vigilancia del sector costero y de sus aguas circundantes. ■

Clara RIVERO

## Editada la primera *Guía de Invertebrados Marinos de Canarias*

El Cabildo Insular de Gran Canaria ha editado la primera *Guía de Invertebrados Marinos de Canarias*, una extensa recopilación de la fauna marina no piscícola del archipiélago realizada por los biólogos José Miguel Sánchez y Enrique Moreno Batet. El libro ha sido editado concretamente por el Departamento de Ediciones de la Comisión de Cultura del Cabildo y según los autores en su trabajo intentan acercar al canario medio a su medio marino, hábitat que curiosamente ha contribuido a configurar en gran medida el carácter del isleño. Además a juicio de Pérez Sánchez y Moreno Batet el libro editado es el resumen de la amplia diversidad de especies que pueblan los fondos marinos canarios y pretenden de una forma directa y sencilla, sin olvidarse del ineludible rigor científico, proporcionar una información lo más exhaustiva posible para todos los amantes del mar.

La guía ha sido publicada a color con más de 300 páginas en las que se detallan numerosas fichas de las distintas especies marinas que habitan nuestras costas y fondos. Los

biólogos aseguran en la introducción que «el Archipiélago canario forma una serie de islas independientes entre sí con profundidades superiores a los 2.000 metros entre ellas y que se elevan en algunos casos a 6.000 metros desde su base en la llanura abisal atlántica (Fuerteventura y Lanzarote se consideran como un solo bloque insular)».

Por otra parte, según los biólogos autores de esta guía, «las costas reflejan fielmente la morfología de los fondos pues en su mayoría son acantilado-rocosas, existiendo sólo un 17 por cien de playas de arenas o cantos rodados, situadas principalmente en las caras sur o suroccidental de las islas y con un gran predominio en las orientales (Fuerteventura, Lanzarote y Gran Canaria).

El trabajo de la *Guía de Invertebrados Marinos de Canarias* se complementa con un glosario de términos biológicos poco usuales y cinco láminas de esquemas anatómico-morfológicos de los grupos más extensamente tratados. ■

C. R.



## Concurso para el diseño del escudo de Ciencias del Mar

La Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, en coordinación con la Universidad de Cádiz donde también se imparten estos *estudios*, ha convocado un concurso para el diseño del escudo de Licenciatura de estos *estudios*.

Al concurso podrán optar todos los miembros de las Comunidades Universitarias de Las Palmas de Gran Canaria y de Cádiz, así como los pertenecientes a centros relacionados con el ámbito marino de las Comunidades Autónomas de Canarias y Andalucía.

Los ejemplares que se presenten serán evaluados por una Comisión Conjunta de las dos Universidades, y el premio para el escudo seleccionado será de 250.000 pesetas. Los trabajos deberán remitirse al rectorado

de la Universidad de Cádiz.

Los estudios para la obtención del título de Ciencias del Mar se imparten en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria desde 1983 y en la Universidad de Cádiz desde 1989. El contenido de las enseñanzas tiene como objetivo la formación científico-técnica basada en el cultivo de las ciencias oceanográficas mediante la actuación interdisciplinar estructurada en torno a cinco áreas de conocimiento: biología, física, geología, matemáticas y química.

A este concurso del escudo la Universidad de Cádiz ha unido el diseño del logotipo que represente a su facultad, que ya lo posee la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad grancanaria. ■

C. R.





Los puertos vascos van a recibir un fuerte empuje de 2.500 millones de pesetas con el fin de mejorar su infraestructura actual y crear una nueva. La prolongación del rompeolas del puerto de Bermeo, la construcción de un nuevo acceso al puerto de Ondárroa y la redacción del proyecto del deportivo de Hondarribia, constituyen los apartados más importantes.

Por una cuantía superior a los 2.500 millones de pesetas

## Fuertes inversiones para mejorar la infraestructura portuaria

**E**STAS obras se recogen en el presupuesto para el presente año de la Dirección de Puertos del Gobierno Autónomo Vasco, dado a conocer el pasado mes de mayo por los responsables de esta dirección.

La obra de mayor envergadura será sin duda la dotación de mejores condiciones de abrigo al puerto bermeano. Actualmente ya se han acometido las obras del contradique que se espera concluyan antes de finalizar el presente año.

Esta ampliación incrementará la línea de atraque, además de aumentar la superficie del muelle vizcaíno. La obra dispondrá para su cometida de 173,3 millones de pesetas.

El llevar a cabo este trabajo se deriva de un estudio realizado por el Instituto CEDEX, en el que se contempla que la existencia de turbulencias y agitaciones en el interior del puerto de Bermeo, dificultan la ejecución de las actividades portuarias, y, muy principalmente, las que tienen que ver con las nuevas líneas de atraque.

En la investigación del Instituto se llegó a la conclusión de la insuficiencia del dique actual para salvaguardar el puerto y su tráfico de la acción del oleaje.

Por ello, como medida paliativa, se prolongará el dique en 100 metros, cada metro lineal supera el 1.000.000 de pesetas y deberá estar finalizado para diciembre de 1992, según el proyecto.

El puerto de Ondárroa, el que mayor entrada de pescado

registra será otra de las obras previstas de llevar a cabo en los próximos meses. Contará con un nuevo acceso que permitirá gozar de una buena comunicación a este puerto de la costa vasca.

El nuevo acceso cuenta en su margen derecha con una cantidad de 156,8 millones de pesetas, a la que habría que sumar la cifra de 40.000.000 que irán a parar al encauzamiento de la margen izquierda del río Artibai.

Otros puertos vizcaínos de menor tamaño, pero no por ello destendidos, que verán mejorar sus actuales instalaciones y en algunos casos crearlas, son el de Mundaka y Orio. En el primer caso, se registra una inversión aproximada de 50.000.000 de pesetas en labores de dragado de la zona exterior de los muelles.

Para el puerto de Orio la Dirección de Puertos del Gobierno Vasco ha presupuestado una cantidad cercana a los 271.000.000 para invertir durante 1991. 270.000.000 se destinarán al relleno de la parte trasera que permitirá habilitar una superficie de 12.000 metros cuadrados para usos portuarios.

El puerto guipuzcoano de Orio recibirá también un total de 60.000.000 para dragado de la parte exterior de los muelles del puerto. Las obras de remodelación del puerto de Donostia, por su parte, cuentan con una cifra de 40.000.000 de pesetas para su ejecución.

Un apartado destacado en el presupuesto para el año actual







por la Dirección de Puertos del Gobierno Autónomo de Euskadi, es el que hace referencia al puerto deportivo de Hondarribia, en Guipúzcoa. El ejecutivo vasco ha destinado en este caso una cantidad de más de 566.000.000 de pesetas. Ya a finales del pasado año fueron adjudicados la redacción y el proyecto de esta obra con unas condiciones muy concretas.

En esta distribución de presupuesto de 2.500 millones de pesetas para la creación de nueva infraestructura, se encuentran también las obras de Guetaria, asimismo, en Guipúzcoa.

Este año se dará por concluido el plan de salvamento con la construcción de la base de salvamento marítimo de este puerto, con un presupuesto de cerca de 49,5 millones de pesetas. Aunque esta base de salvamento marítimo sería en principio competencia de la Administración central, la falta de medios y la necesidad de garantizar la seguridad de los

arrantales ha obligado a la intervención del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

Así dotará al puerto, de acuerdo con el proyecto, de las embarcaciones necesarias, al igual que del apoyo de las bases en tierra. La gestión de ambos estará a cargo de la Cruz Roja del Mar.

De acuerdo con informaciones de la Dirección de Puertos Vasca, Euskadi dispone en la actualidad de los mejores equipos de España. Si bien se pretende continuar en la línea, al tiempo que mejorar la gestión y organización de los equipos. Además de estas obras, los responsables de los puertos vascos, tienen pensado, y así lo han dado a conocer públicamente, invertir 21.000.000 en dragados y limpieza de todos los puertos y dársenas, con el fin de mantener una adecuada conservación de los puertos. ■

R. O.

MAR 77





INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

La figura de la suspensión del contrato de trabajo es un concepto importante en el mundo de las relaciones sociolaborales. Importante, por su frecuente uso, por sus efectos y por su diferenciación con otras figuras afines con las que, a primera vista puede parecer similar, pero no lo es; sobre todo por la diferencia de efectos entre ésta y otras, como pueden ser: permisos y vacaciones, conceptos ya estudiados en el número anterior.

## LA SUSPENSION DEL CONTRATO DE TRABAJO

**L**A suspensión no extingue la relación laboral creada mediante el contrato de trabajo, simplemente suspende los efectos del contrato de trabajo de forma temporal, más o menos larga, dependiendo de cuál sea la causa que la origine. Por tanto, si por el contrato de trabajo el trabajador se obliga a prestar sus servicios para un empresario a cambio de una remuneración, de un salario, cuando entra en juego la figura de la suspensión, las obligaciones recíprocas de trabajar y remunerar el trabajo, quedan exoneradas.

Es decir, la característica fundamental de la suspensión es que *suspende los efectos básicos de todo contrato: por un lado trabajar, y por el otro pagar*, y así lo establece el número 2 del artículo 45 del Estatuto de los Trabajadores (ET).

Las causas que dan lugar a esta suspensión de efectos contractuales son muy amplias, y de ello es claro exponente el número 1 del artículo 45 del ET, el cual enumera una serie de causas de las que vamos a estudiar y exponer brevemente las más importantes por su incidencia y frecuencia en el mundo del trabajo.

### CAUSAS DE SUSPENSION DEL CONTRATO DE TRABAJO

#### 1. Incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional

Estas causas hay que estudiarlas en concordancia con la Ley General de Seguridad Social cuyos artículos 126 y 133 tratan, respectivamente, de estas situaciones. Puede derivarse tanto de enfermedad común o accidente no laboral, como de enfermedad profesional y accidente laboral.

La duración de la Incapacidad Laboral Transitoria (ILT),

es de doce meses prorrogables por seis meses más, total dieciocho meses, prórroga que se da cuando se presume que el trabajador va a poder ser dado de alta médica por curación durante esos seis meses adicionales.

La invalidez provisional comienza el día siguiente de aquel en que termina la ILT y su duración máxima es de cuatro años y medio, que sumados al año y medio de ILT hacen un total de seis años. Situaciones que se diferencian de otros grados de incapacidad: total o absoluta, o gran invalidez, en los que el contrato de trabajo queda extinguido.

Estas situaciones estudiadas se caracterizan porque durante el tiempo que subsisten, el trabajador está impedido para el trabajo y necesitado de asistencia sanitaria. Y además, esto es importante, se caracterizan, porque son situaciones que mantiene el derecho a *que el puesto de trabajo sea reservado*. De tal forma, que es constitutivo de despido la negativa del empresario a incorporar al trabajador recuperado a su puesto de trabajo. E igualmente, le está prohibido al empresario extinguir el contrato de trabajo durante éste o estos períodos.

#### 2. Servicio militar

El contrato de trabajo queda suspendido por el cumplimiento del servicio militar obligatorio o voluntario, y por la prestación social sustitutoria prevista en el artículo 30.3 de la Constitución para los que se declaran objetores de conciencia.

El trabajador deberá solicitar el reingreso al trabajo *en el plazo de un mes* desde la fecha en la que se licencia, siendo constitutivo de abandono si la incorporación no la hace en el plazo mencionado, al igual que es constitutivo de despido la negativa del empresario a readmitirle a su puesto de trabajo.

#### 3. Privación de libertad

Suspende los efectos del contrato la privación de libertad del trabajador, mientras no exista sentencia condenatoria. Y en esta situación hay que encuadrar tanto la privación de libertad judicial y preventiva, como las detenciones policiales.

#### 4. Suspensión de empleo y sueldo

Es una situación cuya potestad corresponde al empresario,



más conocida como el poder disciplinario del empleador o potestad sancionadora, cuya duración, y procedimiento se verán en alguno de los números siguientes por ser un capítulo importante y merecerá un tratamiento más extensivo, al tratar de las sanciones.

#### 5. Fuerza mayor temporal y causas económicas y tecnológicas

Se puede incluir en estas figu-



ras las situaciones en las que los hechos superan la voluntad de las partes: terremoto, incendio, necesidad de reestructurar la empresa para hacerla más competitiva, etcétera, e impide la prestación y aceptación del trabajo.

La suspensión por las causas citadas debe ser autorizada por el órgano competente (dirección provincial de trabajo), a través del expediente de crisis.

## 6. Por huelga

La huelga es un derecho constitucional al que explícitamente se refiere el número 2 del artículo 28 de la Constitución, del que en otro capítulo tendremos la oportunidad de hablar. No obstante, el ejercicio de este derecho tiene unos efectos que



se dejan sentir en el contrato de trabajo.

Así, como efecto principal, la huelga suspende el contrato de trabajo, por lo que se suspenden también las prestaciones recíprocas de todo contrato: trabajo y salario; es decir, no se trabaja, ni consecuentemente se percibe un sueldo, ni otras remuneraciones proporcionales al tiempo trabajado, como por ejemplo, no se percibe la parte proporcional de pagas extraordinarias, del plus de asiduidad, etcétera.

Sin embargo, puede decirse, de acuerdo con la jurisprudencia,

que el ejercicio del derecho de huelga no disminuye de forma proporcional los días de vacaciones.

Ahora bien, que suspenda los efectos del contrato de trabajo no significa que se extinga la relación laboral, puesto que no es causa de despido, ni siquiera de imposición de sanción alguna.

## 7. Excedencias

Son otras de las causas previstas en el ET como constitutivas de supuestos que originan la suspensión del contrato de trabajo.

Representan un derecho de dejación temporal en la prestación de servicios por parte del trabajador con la posibilidad de volver a su puesto de trabajo. Puesto, que en unos casos se reserva de forma automática por imperativo legal, y en otros, se mantiene el derecho de acceder al puesto dejado cuando éste u otro similar esté vacante.

De esta forma y según el artículo 46 del ET, se distinguen dos clases o tipos de excedencias:

### 7.1. Excedencia voluntaria

Se llama voluntaria por el hecho de que sólo puede concederse a instancia de parte, a solicitud del trabajador interesado, lo que no impide, como derecho que tiene el trabajador, que el empresario haya de concederla obligatoriamente a quien la solicite.

— ¿Quiénes pueden solicitar excedencia?

Puede solicitarla todo trabajador que tenga por lo menos un año de antigüedad en la empresa.

— *Duración de la excedencia:* el plazo de excedencia voluntaria oscila entre un mínimo de dos años y un máximo de cinco años.

— ¿Se puede volver a solicitar excedencia?

La respuesta debe ser afirmativa, pero para que el empresario no pueda negarse a concederla es preciso que entre el final de una excedencia y el inicio de otra, hayan transcurrido

cuatro años como mínimo.

— ¿Se necesita algún motivo para solicitarla?

En principio y partiendo de la base de que es un derecho que requiere una respuesta automática, no es necesario el alegar causa o motivo alguno en la solicitud.

— Excedencia por cuidado de los hijos.

Puede solicitarla el padre o la madre. Aquí el motivo, si lógicamente es el cuidado del hijo, ésta debe de ser y no otra la causa de la solicitud.

— *Período de duración:* tres años a contar desde el nacimiento del hijo. El nacimiento de otro hijo, abre de nuevo la posibilidad de solicitar otro período de excedencia. Pero esta nueva solicitud pone fin a la anterior.

Durante el primer año de cada excedencia solicitada por este motivo, el puesto de trabajo queda reservado, y este año se computa también a efectos de antigüedad. Para los dos años restantes de cada período de excedencia, se siguen las reglas de la excedencia voluntaria.

Esta es una modificación importante introducida por la Ley 3/89, de 3 de marzo, que termina con la ambigüedad de cómo calificar este tipo de excedencia.

### 7.2. Excedencia forzosa

Se conceptúa como forzosa, en el sentido de que puede decretarla el empresario aun sin mediar solicitud del trabajador, lo que no impide que el trabajador pueda también solicitarla, en cuyo caso y, siguiendo el sentido del concepto, forzosamente ha de concederla.

— *Diferencias con la voluntaria:*

En la forzosa, el tiempo de excedencia se le computa a efectos de antigüedad como si hubiese estado en activo.

— Al excedente forzoso se le conserva el puesto de trabajo, por lo que tiene derecho a reincorporarse a su puesto desde que cesa la causa de excedencia. Esta es la diferencia fundamental con la excedencia voluntaria.

— Plazo para solicitar el reintegro:

Deberá hacerlo dentro del

mes siguiente a aquel en el que cesó la causa que dio origen a la excedencia.

*Las causas o motivos que dan origen a la excedencia forzosa son:*

— Que el trabajador haya sido elegido para un cargo público que le imposibilite la asistencia al trabajo, o haya sido elegido para ejercer funciones sindicales dentro del ámbito provincial o superior.

En este último caso, hay que dejar claro, que es para ejercer funciones sindicales a escala provincial o superior, sin que tengan éste derecho los miembros del comité de empresa o delegados de personal que lo que tienen es un derecho a un crédito de horas mensuales retribuidas, pero que no cabe confundir este derecho de crédito horario con el derecho que proporciona la excedencia forzosa.

## 8. Suspensión por maternidad

Es el supuesto conocido también como «baja por parto».

El período de suspensión por parto ha ido ampliándose progresivamente, y como exponente de esta ampliación tenemos la Ley 3/89, de 3 de marzo, cuyo artículo 1.4, modifica el número 4 del artículo 48 del ET, modificación que amplía a dieciséis semanas el período de baja por maternidad, período que llega hasta dieciocho semanas, en caso de parto múltiple.

Este tiempo de baja maternal, se distribuirá como la interesada desee; si bien seis semanas como mínimo, deberán disfrutarse con posterioridad al parto.

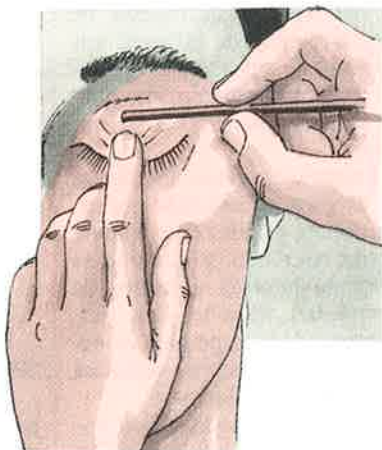
Una novedad importante de la citada Ley, aparte de la ampliación del plazo por maternidad, es la de que el padre podrá disfrutar de seis semanas de baja en caso de fallecimiento de la madre, e igualmente podrá disfrutar de cuatro semanas en lugar de la madre, siempre que estén comprendidas dentro de las seis últimas semanas de la baja por parto, se disfruten de forma ininterrumpida y ambos padres trabajen. ■

José Manuel MARTINEZ  
GALAN  
Abogado



# LOS CUERPOS EXTRAÑOS

**U**N capítulo importante de los accidentes a bordo son los producidos por cuerpos extraños, y llamamos cuerpo extraño a algún elemento o partícula que se introduce en el organismo de una manera involuntaria. Como dato podemos decir que en el año 1988 se atendieron en el centro radio-médico 45 casos, y en los centros en el extranjero 23 casos de cuerpos extraños.



Hablaremos, por tanto, de los más frecuentes en nuestro ámbito:

## Cuerpos extraños oculares

Se producen principalmente por partículas que saltan a los ojos (al picar la cubierta, por ejemplo y hacerlo sin la debida protección).

La primera actuación, cuando un tripulante nos refiere que «algo le ha entrado en el ojo», es tratar de explorar el ojo. Lo más probable es que no pueda abrir el ojo, para conseguirlo le pondremos dos gotas de Colirio Anestésico; pasados dos minutos podremos explorar el ojo sin problemas.

Debe revisarse sistemáticamente los párpados superior e inferior. Si vemos el cuerpo extraño y no está muy enclavado trataremos de arrastrarlo con agua, o con la punta de una gasa humedecida con agua hervida. Si la partícula fuera metálica, puede intentarse con un imán.

Es muy frecuente, el movimiento instintivo de frotar el ojo, algo que no debe hacerse nunca.

Después de extraerlo se debe tapar el ojo y mantenerlo un día por lo menos, en reposo.

En ocasiones no es posible extraerlo, y si es así, no insis-

ta porque podrían crearse graves problemas. En este caso, la actuación a seguir será: tapar *los dos ojos* (porque de esta manera evitaremos el parpadeo), calmar el dolor con un analgésico enérgico y tratar de evacuar al tripulante lo antes posible.

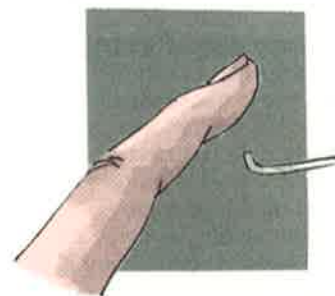
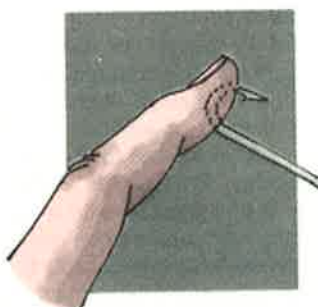
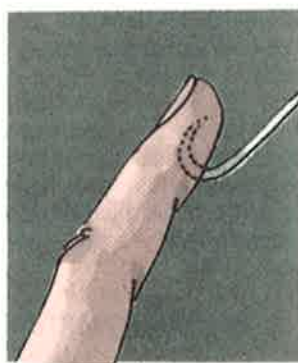
## Cuerpos extraños en vías respiratorias

La actitud que debemos adoptar será la misma que se ha explicado en el tema de asfixias.

## Cuerpos extraños en heridas

Es el caso de cristales, maderas, escamas, etcétera, que pueden quedar dentro de una herida. En estos casos se tratará de extraerlos (siempre si están alcanzables) con unas pinzas y con las precauciones y limpieza que ya se ha explicado en el caso de heridas. Pero dentro de estos casos vamos a hacer hincapié en la extracción de anzuelos. Para este caso seguiremos los pasos que aparecen en el dibujo:

- Limpieza.
- Empujar el anzuelo hasta ver la punta.
- Cortar la punta.
- Sacar el resto del anzuelo invirtiendo el trayecto realizado al clavarse. ■



**Empujar el anzuelo hasta que asome.**

**Cortar el gancho del anzuelo.**

**Deshacer el trayecto realizado; se desprenderá el anzuelo, sin producir desgarros.**



# LAS INTOXICACIONES

**E**NTENDEMOS por intoxicación, la entrada en el organismo de una sustancia química dañina que puede producir lesión o muerte.

Si pensamos en esta definición, podemos llegar a la conclusión de que toda nuestra vida se desenvuelve en un ambiente tóxico, luego entonces el hecho de que se produzca la intoxicación o no, dependerá de la *dosis*, es decir, de la cantidad de tóxico que penetra en nuestro organismo.

Este razonamiento lo entenderemos fácilmente si pensamos que tóxicos son, el café, el tabaco o el alcohol. Pequeñas dosis de estos tóxicos no producen intoxicación, pero todos conocemos las consecuencias de una dosis alta de alcohol, por ejemplo.

## Vías de entrada

Conocemos por «vías de entrada» los lugares por los que el tóxico puede introducirse en nuestro organismo, y son las siguientes:

- Digestiva (ingestión).
- Respiratoria (inhalación).
- Contacto (cutánea).
- Inoculación.

Los gases se absorben más rápidamente que los líquidos y éstos que los sólidos.

## Síntomas

Existen tóxicos que producen efectos que se parecen a enfermedades corrientes: vómitos, diarreas, tos, etcétera; por ello no debemos nunca olvidar, al recoger los antecedentes de una molestia, interesarnos por saber si el tripulante ha estado expuesto a alguna situación que pueda haberle producido una intoxicación. También debemos tener en cuenta que las personas reaccionan de manera distinta ante un tóxico, dependiendo de su estado de salud, constitución física, etcétera.

Los síntomas que pueden producir los tóxicos son:

— *Respiratorios*: tos irritativa acompañada de lacrimo, dificultad respiratoria, sensación de quemazón en la garganta, incluso llegar a la asfixia.

— *Digestivos*: náuseas, vómitos, diarreas, sensación de quemadura.

— *Cardiocirculatorios*: pulso débil y rápido con tensión arterial baja, palidez, piel fría y pegajosa, y se puede llegar a la parada cardíaca.

— *Neurológicos*: convulsiones, agitación, pérdida de conocimiento que puede llegar al coma.

— *Dermatológicos*: irritaciones de la piel, picores, incluso quemaduras o congelaciones.

## Pautas a seguir

Si hemos dicho que la intoxicación depende de la dosis de tóxico que se absorba, la regla de oro será: *alejarse del tripulante del tóxico* y sobre esa base apoyaremos nuestra actuación, teniendo en cuenta la vía de entrada.

*Vía digestiva*: las intoxicaciones más frecuentes por esta vía son las alimentarias y la ingestión de líquidos por error.

Podremos provocar el vómito administrando agua caliente o agua de mar.

*Nunca provocar el vómito en intoxicaciones por sustancias corrosivas o derivados del petróleo.*

Son sustancias corrosivas los ácidos (ácido sulfúrico, ácido clorhídrico, etcétera) y los álcalis (lejía, sosa, cal, etcétera).

En este caso, administraremos sustancias que absorban o neutralicen el tóxico con el fin de que pase al organismo la menor cantidad posible.

Si sabemos que el tóxico es un ácido administraremos leche o bicarbonato. En el caso de que sea un álcali, administraremos vinagre o zumo de limón.

En el caso de no conocer qué tipo de tóxico es el ingerido se puede usar el carbón activado o pan quemado.

*Siempre contactar con el centro radio-médico.*

*Vía respiratoria*: la intoxicación más frecuente por esta vía es la producida por mala combustión y sustancias volátiles tóxicas, tal es el caso del monóxido de carbono, anhídrido carbónico, amoníaco, freón, etcétera.

En estos casos se hará respirar al intoxicado aire fresco y, en caso de llevar a bordo, se administrará oxígeno. Se estará muy atento por si se

presenta una parada respiratoria.

Puede aliviar, en el caso de gases irritantes, hacer respirar a través de un algodón empapado en vinagre.

*Siempre contactar con el centro radio-médico.*

*Vía de contacto*: será el caso en que la sustancia toque la piel, y la consecuencia más frecuente será una quemadura o una congelación y la trataremos como tal.

Hay que tener especial cuidado cuando el tóxico «cae» en los ojos. En ese caso se lavará abundantemente con agua manteniendo los párpados separados.

**Vómitos  
y diarreas  
son algunos  
de los  
principales  
síntomas  
que delatan  
el problema.**

*Siempre contactar con el centro radio-médico*

*Vía de inoculación*: los casos más frecuentes de intoxicación por esta vía se presentan por las picaduras de pececillos venenosos. Pueden aparecer trastornos locales (en el lugar de la picadura) con picores, enrojecimiento, hinchazón, etcétera, y también más graves de carácter general. Si se puede, se deben aplicar torniquetes y compresas de agua fría.

*Siempre contactar con el centro radio-médico*

En los casos en que el buque transporte mercancías de las denominadas peligrosas, se debe llevar a bordo la Guía de Primeros Auxilios para el caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA) editado por la OMI. ■



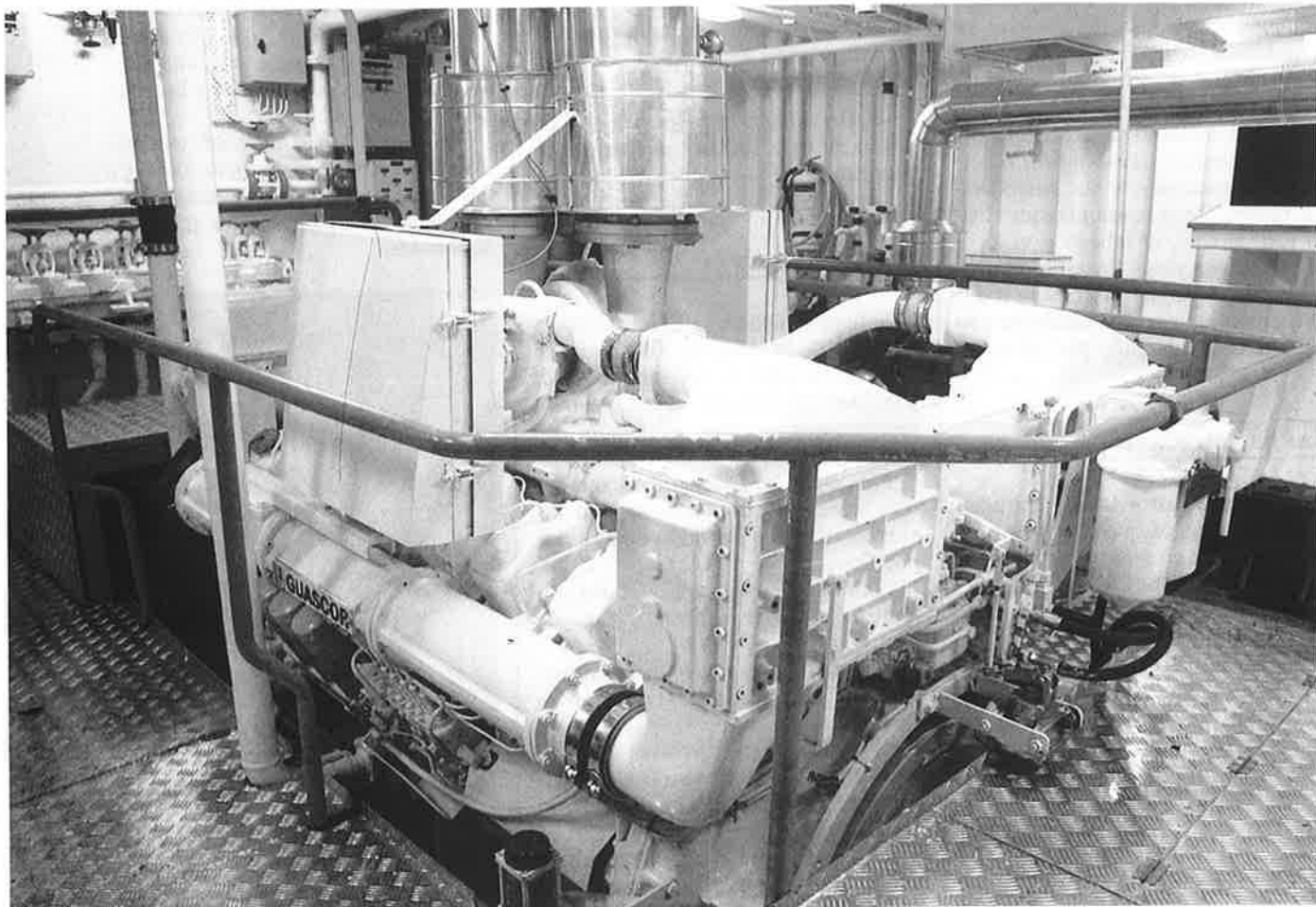


# GUASCOR<sup>®</sup>

MOTORES  
Y  
SISTEMAS

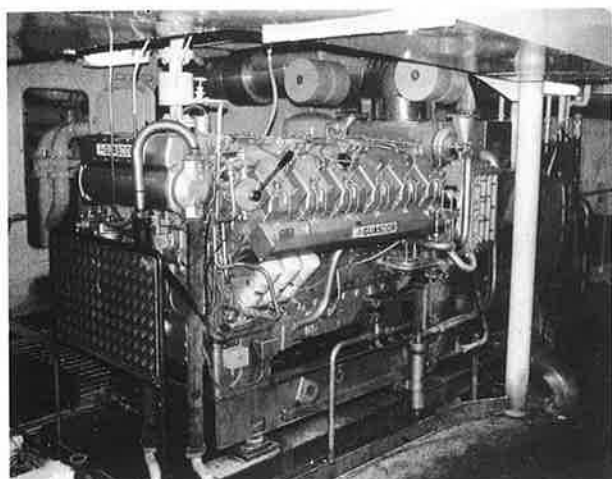
## SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

MOTOR DIESEL / INVERSOR-REDUCTOR / L. DE EJE / HELICE / TOBERA



## SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



DPTO. PROPIO 191

**Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.**  
**GUASCOR**

EDIFICIO GUASCOR. 20750 ZUMAIA / GIPUZKOA / ESPAÑA  
APARTADO 30. Tel.: (943) 86 06 00. Telex: 38753 GUAZU-E  
FAX: (943) 86 21 80



**¡NUEVO!** Mediante la Enmienda 15.212 del Ministerio de Asuntos Exteriores publicada en el B.O.E. del 11 de Junio 1986, España se ha adherido al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, siendo obligatorio el cumplimiento de las normas de dicho Convenio.

# Sólo se salvarán si son vistos

**Una nueva generación de materiales retrorreflectantes que mejora las probabilidades de rescate nocturno en el mar.**

Utilice la Lámina Reflectante "Scotchlite" High Intensity de 3M.

La Lámina Reflectante Scotchlite es un material retrorreflectante que aumenta de 8 a 10 veces la detección, en relación con los equipos no marcados.

Es un material reflectante de una nueva generación, específicamente diseñado para ser utilizado en equipos salvavidas.

Combina las mejores propiedades ópticas con una

construcción suficientemente fuerte como para soportar las condiciones de uso en el mar, proporcionando una gran angularidad y brillantez para conseguir la mayor eficacia.

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

esferas microscópicas de vidrio para captar la luz y devolverla a su fuente de origen, para que las personas estén protegidas con un producto que mejora las probabilidades de rescate y aumenta la seguridad en el mar.

**Lámina Scotchlite High Intensity, la mejor ayuda para el rescate nocturno.**

Si desea recibir más amplia información sobre la Lámina Scotchlite High Intensity, sin ningún compromiso por su parte, envíe este cupón a:  
**Departamento Productos Reflectantes 3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.**

Nombre \_\_\_\_\_  
Empresa \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
C.P. \_\_\_\_\_ Población \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_

**3M**



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



## SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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



Con seguridad, hacia el futuro.

# MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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