

N.º 279 NOVIEMBRE 1990

MAR

**Marisqueo,
campana
con polémica**

REDENTOR PRIMEIRO

**CE, cambio
a la vista
de la política
pesquera**



Una buena razón para elegir Volvo Penta.

**Volvo Penta le presenta su motor diesel marino
más potente: EL TAMD 162.**

- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.

- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.

- Eficaz refrigeración de los pistones.

- Culatas separadas para cada cilindro, sin junta.

- Cuatro válvulas por cilindro.

- Filtro extra de aceite.
- Sistema de refrigeración con protección anticorrosiva.

- Robusta bomba de inyección.
- Turbo y enfriador de admisión adaptados entre sí.

Además, a través de una amplia gama de equipos adicionales, el TAMD 162 es adaptable a diversas instalaciones: generadores, varias tomas de fuerza, bombas de baldeo y achique, etc.

TAMD 162 de Volvo Penta.
Creado para rendir en alta mar como sólo pueden hacerlo los mejores.

Elija fiabilidad. Elija tecnología de vanguardia. Por su seguridad, elija VOLVO PENTA.



**VOLVO
PENTA**

Respuesta segura.

CON una flota actual cercana a las 20.000 unidades, según han reflejado los primeros datos sobre el censo realizado por la Secretaría General de Pesca Marítima, una política de limitación de capturas en aguas de la Comunidad y dificultades en aumento para acceder a los caladeros lejanos de terceros Estados, la pesca en España era uno de los sectores más necesitados de una política de reordenación.

En el conjunto de la flota pesquera, cabría hacer fundamentalmente una división amplia en cuanto a la potencia, tipos de capturas o caladeros utilizados por cada embarcación. Pero, a grandes rasgos, la división estaría especialmente entre una gran mayoría de pequeñas embarcaciones, con una problemática social muy definida y la que afecta a los barcos que faenan en caladeros comunitarios o en terceros Estados. Sin embargo, en ambos casos, se hacía indispensable un proceso de adecuación de estructuras a las nuevas condiciones de la política pesquera en el marco comunitario e internacional.

LA política de estructuras de la pesca en la Comunidad tiene uno de sus ejes más importantes en el Reglamento 4028 de diciembre de 1986 por el que se diseñan las actuaciones en el marco de la CE para la pesca en un período de diez años. En una primera fase, el Plan Quinquenal hasta 1991 contemplaba unas disponibilidades presupuestarias para toda la CE de 112.000 millones de pesetas, cantidad que ha sido calificada reiteradamente como insuficiente para atender las necesidades y demanda del propio sector de la pesca.

COMUNIDAD DIAS

REFORMA PESQUERA



DE acuerdo con la actual normativa comunitaria para la reordenación y mejora de este sector, resulta obvio que desde el ingreso de España en la Comunidad, la flota nacional se ha beneficiado con importantes ayudas para mejorar las condiciones de las embarcaciones. Pero, también parece obvio que el ritmo con que se suceden los acontecimientos en el mundo de la pesca a escala internacional es mucho más rápido que las posibilidades de solución que ofrece la CE en base al Reglamento 4028 tal como se redactó en su día hace cuatro años. España, que prácticamente se encontró con ese Reglamento a poco de pisar las alfombras comunitarias, ha luchado en los últimos años para introducir algunas modificaciones con el fin de atender a la problemática de un amplio segmento de pequeñas embarcaciones que se habían quedado fuera de la política de estructuras. Se han dado algunos pasos importantes, pero, la intensi-

dad de los cambios en política pesquera en el ámbito internacional, ha aconsejado la necesidad de ir a una reforma más profunda de la anterior disposición para que se den salidas no solamente a la flota que opera en aguas nacionales o comunitarias sino también a la problemática que se plantea cada día con más fuerza en caladeros de terceros Estados que suelen ser además importantes vendedores de pescados a los países de la CE. Y, entre otros asuntos de importancia, buscar soluciones para que los grandes barcos pesqueros puedan seguir ejerciendo la actividad para la que fueron contruidos lejos de una política de desguaces que en definitiva iría minando la flota comunitaria y aumentando la dependencia de las importaciones.

EL secretario general de Pesca Marítima, José Loira hace en este número un ligero esbozo de esa reforma en marcha con la esperanza de que España logre introducir modificaciones sustanciales para los intereses y problemas de la flota nacional.

Fuera del marco comunitario, en el país la actualidad y la polémica se centró especialmente en la campaña marisquera iniciada el primero de octubre. En el fondo, son los problemas históricos. Exigencias de mayores controles sobre la actividad por la Xunta, polémicas entre mariscadores y lucha contra los compradores del producto. En definitiva, carencia de una organización de mariscadores que ordene el sector y mejore su capacidad para aumentar sus rentas. ■

Vidal MATE

RUGGERINI

F 10 Y F 15 **DIESEL**



TODO SON VENTAJAS

- El F-15 es el primer fueraborda diesel bicilíndrico del mundo.
- Arranque instantáneo, eléctrico o manual, potente, dócil, silencioso y muy fiable.
- Larga duración, mínimo mantenimiento.
- CONSUMOS INFERIORES A 2 LITROS/H.
- Disponibles en 10 y 15 HP., ambos con pie corto o largo.

Ideal para embarcaciones profesionales y deportivas.

MARINA CURT S.L.



C/. Canónigo Penalva, 7 • C/. Turina, 2 • 03013 ALICANTE
Tel. (96) 526 47 05 • Fax: (96) 528 81 74

MARITIMA DEL NORTE S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS
MARITIMA DEL NORTE (PANAMA), S.A.
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
TERMINALES QUIMICOS, S.A.

Miño, 4 - 28002 MADRID
Teléfono: 563 46 44 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 261 89 62
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta
Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43
Apartado, 249 • 28004 MADRID



14

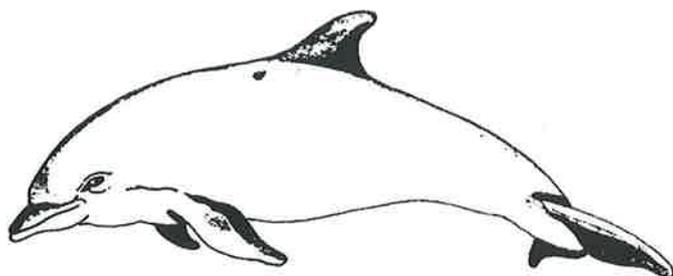
CAMPAÑA DE MARISQUEO CON POLEMICA

En Galicia se inició la campaña de marisqueo con polémicas entre la Xunta y los pescadores.

6

CAMBIO DE LA POLITICA PESQUERA A LA VISTA

El secretario general de Pesca, José Loira, analiza las futuras reformas en la CE.



11

LAS AYUDAS DE LA COMUNIDAD

Aprobadas subvenciones para modernizar buques, acuicultura y arrecifes pero no para construcciones nuevas.



40

MUERTE EN EL MEDITERRANEO

Un virus extermina los delfines en aguas del Mediterráneo.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Male.

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 Ailonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, 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 60. 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

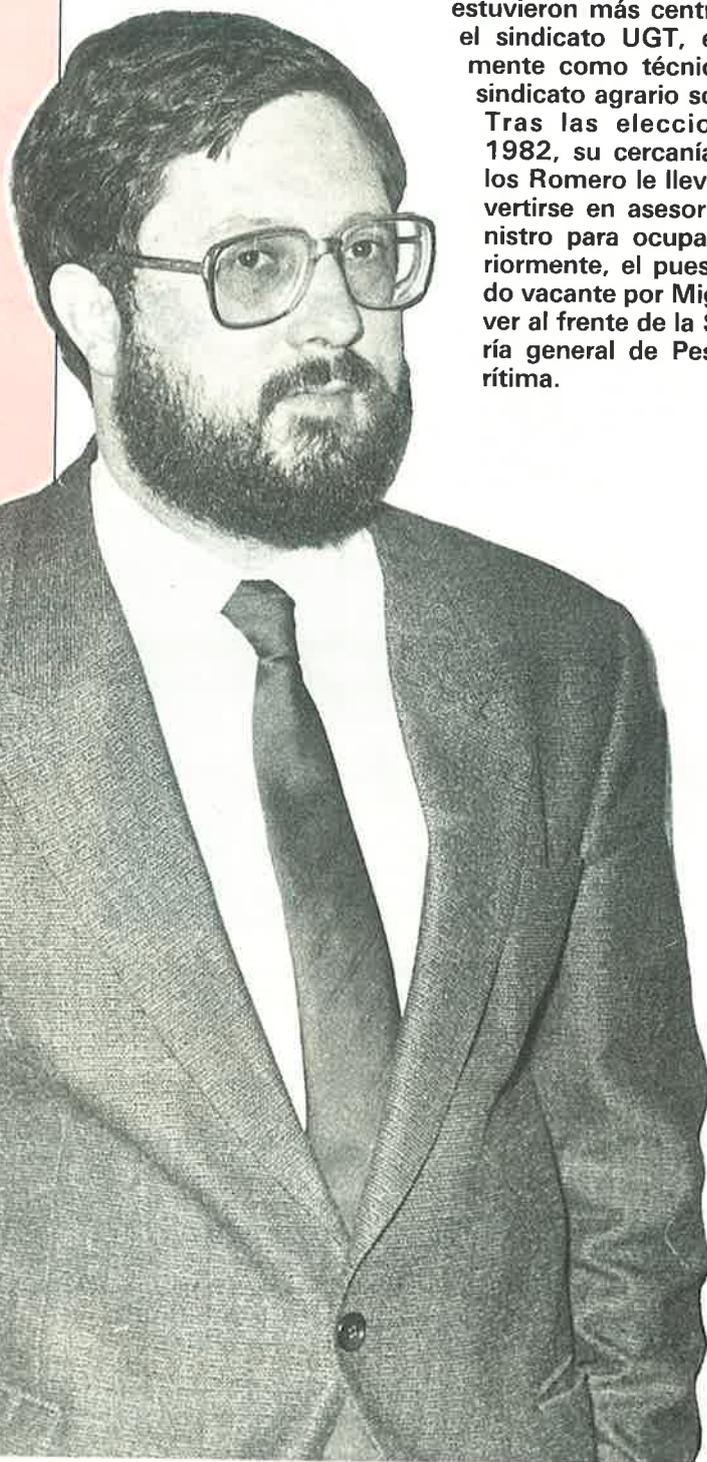
Imprime: GRAFOFFSET, S. L., Getafe (Madrid). Depósito Legal: M. 16.516/1963. NIPO: 205-90-002-6.

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.

«La política de la CE para

**JOSE
LOIRA,
secretario
general
de
Pesca**

José Loira Rúa, gallego de cuarenta y dos años. Nacido a orillas del Atlántico en Pontevedra, creció a la sombra de historias de bacaladeros, cuando todavía no se habían producido las graves restricciones aplicadas a la flota española. De la costa se vino al interior y, en Madrid estudió para ingeniero agrónomo aunque sus actividades estuvieron más centradas en el sindicato UGT, especialmente como técnico en el sindicato agrario socialista. Tras las elecciones de 1982, su cercanía a Carlos Romero le lleva a convertirse en asesor del ministro para ocupar posteriormente, el puesto dejado vacante por Miguel Oliver al frente de la Secretaría general de Pesca Marítima.



NO se atreve a señalar tajantemente que el Reglamento 4028 por el que se aplicó en los últimos cuatro años la política pesquera de la Comunidad en materia de estructuras haya sido insuficiente para las necesidades de la flota nacional. Posiblemente existan razones de estrategia política para evitar ese tipo de descalificaciones a las

«la pesca ha sido positiva»



actuaciones de la CE cuando están en marcha importantes negociaciones. José Loira considera que la política de la Comunidad en materia de pesca ha sido positiva para el sector español en cuanto ha supuesto la concesión de importantes ayudas. El actual proceso de reforma a ese mismo Reglamento y en el que está empeñada la Administración española pondría, sin embargo, de

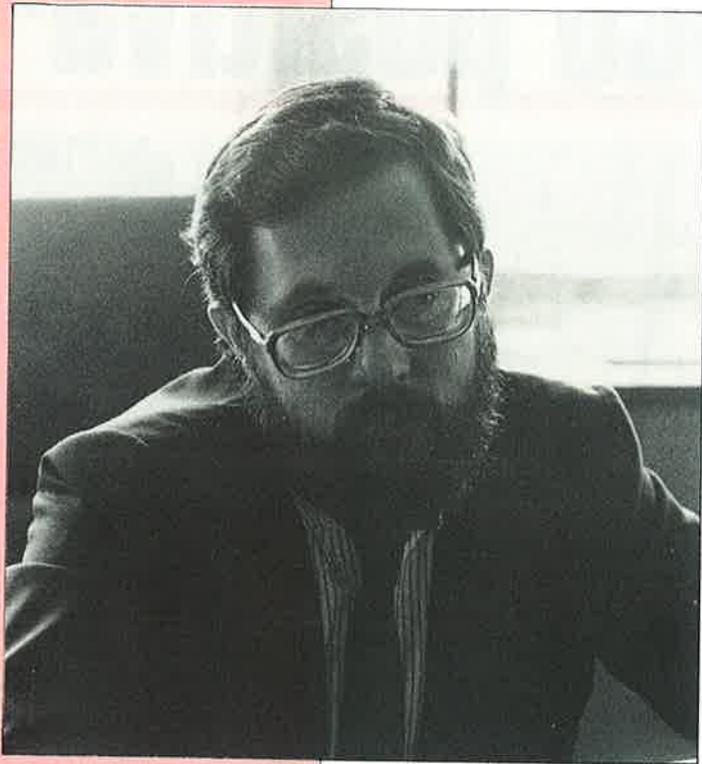
«España ha logrado modificar progresivamente la normativa comunitaria para adaptarla a las necesidades del sector.»

manifiesto que se trataba de una disposición corta en su filosofía y sus disponibilidades presupuestarias para responder a los problemas y, sobre todo a las aspiraciones de los pescadores españoles.

—¿Cuál es la valoración global del impacto de la entrada de España en la política de pesca de la Comunidad?

—El sector de la pesca es algo dinámico no sólo en Espa-

JOSE LOIRA



Las reservas marinas se van a ampliar a las zonas de Gata y la isla Graciosa.

ña sino también en toda la Comunidad. De acuerdo con los datos de los últimos años se podría decir que la entrada en la política pesquera de la CEE ha sido algo positivo para España. Bruselas ha concedido importantes ayudas para la modernización del sector, para acuicultura, arrecifes artificiales, hizo suyos todos los acuerdos exteriores de España y ha aumentado su número. En consecuencia, se debería hablar de un proceso positivo, favorable para el sector pesquero español, aunque ahora estemos inmersos todos los Estados miembros en un proceso de reflexión sobre el futuro inmediato de la política pesquera pensando en la necesidad de unas flotas competitivas.

—¿Cuál es la valoración de la política pesquera de la Comunidad?

—España entró en la Comunidad Europea justamente cuando estaba recién finalizada una nueva política para la pesca pensada fundamentalmente en las pesquerías del Atlántico Norte. El tratado fue una consecuencia de estas circunstancias pero, también se ha puesto de manifiesto en los últimos años que se trata de algo diná-

mico. La Administración española ha logrado ir introduciendo algunas modificaciones, en algunos casos sensibles como las cuestiones referidas a los aranceles, los viejos problemas de Eskote en el golfo de Vizcaya, la normalización de especies como el jurel, atún blanco y bacaladilla, las nuevas ayudas para transformación y comercialización de productos pesqueros, etcétera. España entró en una Comunidad donde, en política pesquera, el sector español ha pasado a tener un protagonismo acorde con su importancia.

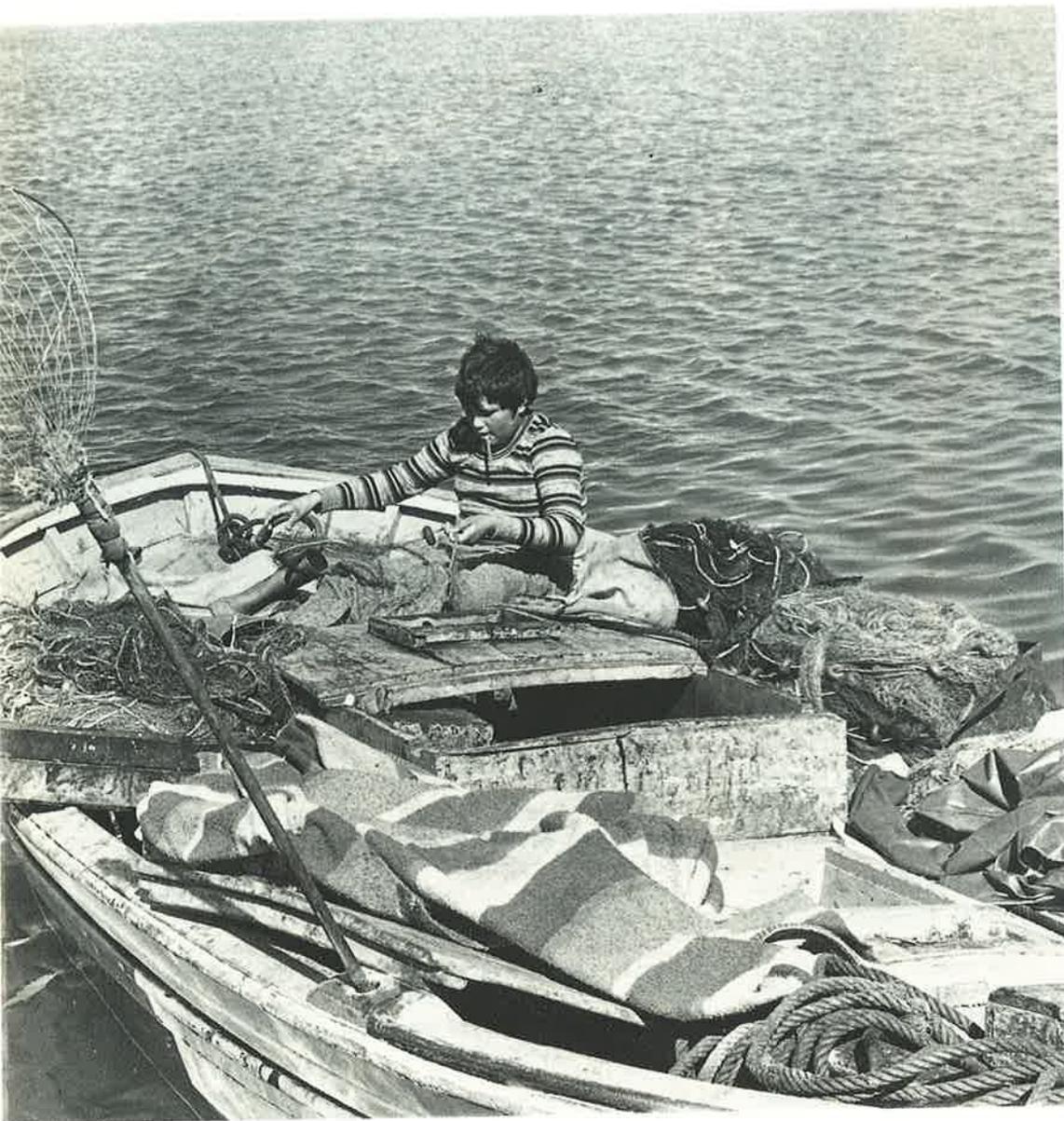
—La política pesquera de la CEE se basa fundamentalmente en el Reglamento 4028 de diciembre de mil novecientos ochenta y seis. ¿Qué valoración se hace en este momento de aquella disposición?

—España, por las condiciones de su flota, con un elevado número de pequeñas embarcaciones y, en consecuencia, con un problema social real, luchó en aquellos momentos por lograr unas condiciones diferentes para la mejora de las flotas y de sus hombres. Pero, la realidad es que entonces, en el segundo semestre de mil novecientos ochenta y seis, justamente recién ingresada en la CEE, nos quedamos solos en defensa de unos planteamientos diferentes para la flota. Esta situación se sumaba además a algunas de las condiciones incluidas en el Tratado de Adhesión como los mecanismos para la eliminación a medio plazo de las empresas conjuntas. Por éstas y otras razones, la Administración española ha tenido que batallar duro en los últimos años para lograr modificar parcial o totalmente algunos de estos planteamientos en política de pesca que desde nuestro punto de vista no siempre estaban acordes con la realidad.

El exponente de la política pesquera de la Comunidad quedó reflejado en el Reglamento 4028 donde obviamente existían algunas lagunas en lo social y en materia de estructuras que se han tratado de superar en las negociaciones para su reforma.

—¿Cuáles son algunas de las notas destacables de esa reforma





«En España existen unas 20.000 embarcaciones según el censo realizado en los últimos meses.»

actualmente a debate en la Comunidad en materia de estructuras pesqueras?

—Quedó claro que la Comunidad se había quedado excesivamente corta en sus actuaciones a la hora de reordenar las flotas cuando se trataba de estructuras más envejecidas o con barcos de pequeñas dimensiones como sucede en España. Bruselas dejó fuera de las ayudas a los barcos pequeños y

ello conllevaba un problema social por la injusticia que significaba esta discriminación frente al resto del colectivo. España trató con disposiciones de carácter nacional tapar esas carencias. Pero, el objetivo era que fuese la Comunidad la que hiciera frente al problema tal como se plantea en los proyectos de reforma del Reglamento.

—En materia internacional el Tratado de Adhesión contempla-

ba la progresiva eliminación de las empresas conjuntas, cuyos resultados habían sido favorables para el sector antes del ingreso en la CEE. ¿Existe algún cambio a la vista en este sentido?

—Hemos luchado en este tiempo para intentar convencer a las autoridades comunitarias sobre las posibilidades que ofrecen las empresas conjuntas y sociedades mixtas para colocar una parte de la flota en caladeros exteriores a la vez que suponen la posibilidad de ofrecer mayores capturas a la Comunidad. Hemos logrado que de una situación de rechazo se haya reconocido su papel y que las sociedades mixtas se puedan contemplar en el documento final que salga del actual proceso negociador.

—¿Qué valoración merece la política de la CE en materia de acuerdos con terceros países? En medios pesqueros se acusa de firmar compromisos pequeños pero sin abordar la discusión de grandes acuerdos...

—La Comunidad aceptó desde un primer momento el conjunto de los acuerdos que tenía suscritos España en el mundo y por otra parte tuvimos acceso a los acuerdos de la CEE. Consideramos que es indispensable una amplia política internacional para acceder a caladeros exteriores. Allí donde haya poblaciones de peces, con posibilidad de ser explotadas racionalmente y si existen empresarios dispuestos a capturar esos recursos, la CEE debe de dotarse de los instrumentos jurídicos que posibiliten el acceso de sus pescadores.

—Sectoros de la pesca nacionales, especialmente los dedicados a caladeros lejanos, denuncian la escasa agilidad de la Comunidad para llegar a compromisos de envergadura para la flota, como en el caso de Namibia y los países del Cono Sur... ¿Considera que la CEE es lo suficientemente ágil a la hora de responder a estas peticiones?

—La Comunidad ha establecido ya contactos con Namibia para buscar una salida al anterior Convenio. En lo que se refiere a los países del Cono Sur ya se ha aprobado una directiva comunitaria por la que se autoriza el inicio de negociacio-

JOSE LOIRA



Las sociedades mixtas se reconocerán en la normativa comunitaria.

nes con los gobiernos de Estados con importantes caladeros como serían los casos de Argentina, Chile, Perú, Colombia, Uruguay o México. Es de esperar que se logren acuerdos satisfactorios para la flota nacional.

—¿En el marco de la Comunidad faltan caladeros o sobran barcos?

—En cuanto al número de barcos, lo importante es hablar de posibilidades de capturas y, es evidente que cada vez los barcos tienen mejores tecnologías para aumentar su eficacia. El reto en éste como en otros sectores es el de la competitividad. Los barcos cada vez pescan más. Por otra parte, a nadie se le puede ocultar que hay algunos mares como el del Norte donde se están produciendo graves disfuncionalidades a la hora de las capturas y donde se imponen algunas medidas técnicas. De ahí que insistamos en la búsqueda de nuevos caladeros internacionales.

—¿Cómo se halla la discusión de la política de pesca para el Mediterráneo?

—Actualmente está en fase de discusión un documento para la ordenación de la pesca en el Mediterráneo. Pero, hay que partir que se trata de una zona completamente diferente al Atlántico y que no es trasladable en su totalidad la política azul que se aplica en la zona norte. Las actuaciones deberán hacer-

se de una forma paulatina y teniendo en cuenta la existencia de diferentes flotas, aguas jurisdiccionales, dimensión de puertos, etcétera.

—¿En qué situación se halla el nuevo censo de flota exigido por la Comunidad Europea?

—Los trabajos se hallan muy adelantados. Ya hemos enviado algunos avances a Bruselas pero estamos tratando de lograr la máxima depuración de los censos para lograr la mayor fiabilidad posible. Existe ya una ficha completa de todas y cada una de las embarcaciones. Nos hemos encontrado con un censo sobre veinte mil embarcaciones; más que las que figuraban en el censo del gasóleo, pero hay que tener en cuenta la existencia de muchos barcos pequeños que funcionan sin combustible. De este conjunto de embarcaciones se podrán sacar importantes conclusiones para la mejor adecuación de la flota. Un dato significativo es por ejemplo el que haya mil seiscientos barcos con más de cien toneladas de registro bruto.

—¿Cuál es la evolución de los caladeros nacionales?

—Hemos llevado a cabo un seguimiento importante en cada una de las pesquerías. En la mayoría de ellas se observa un mantenimiento de la situación, con recuperaciones sustanciales en algún caso; en general las pesquerías pelágicas presentan un estado bastante positivo, en

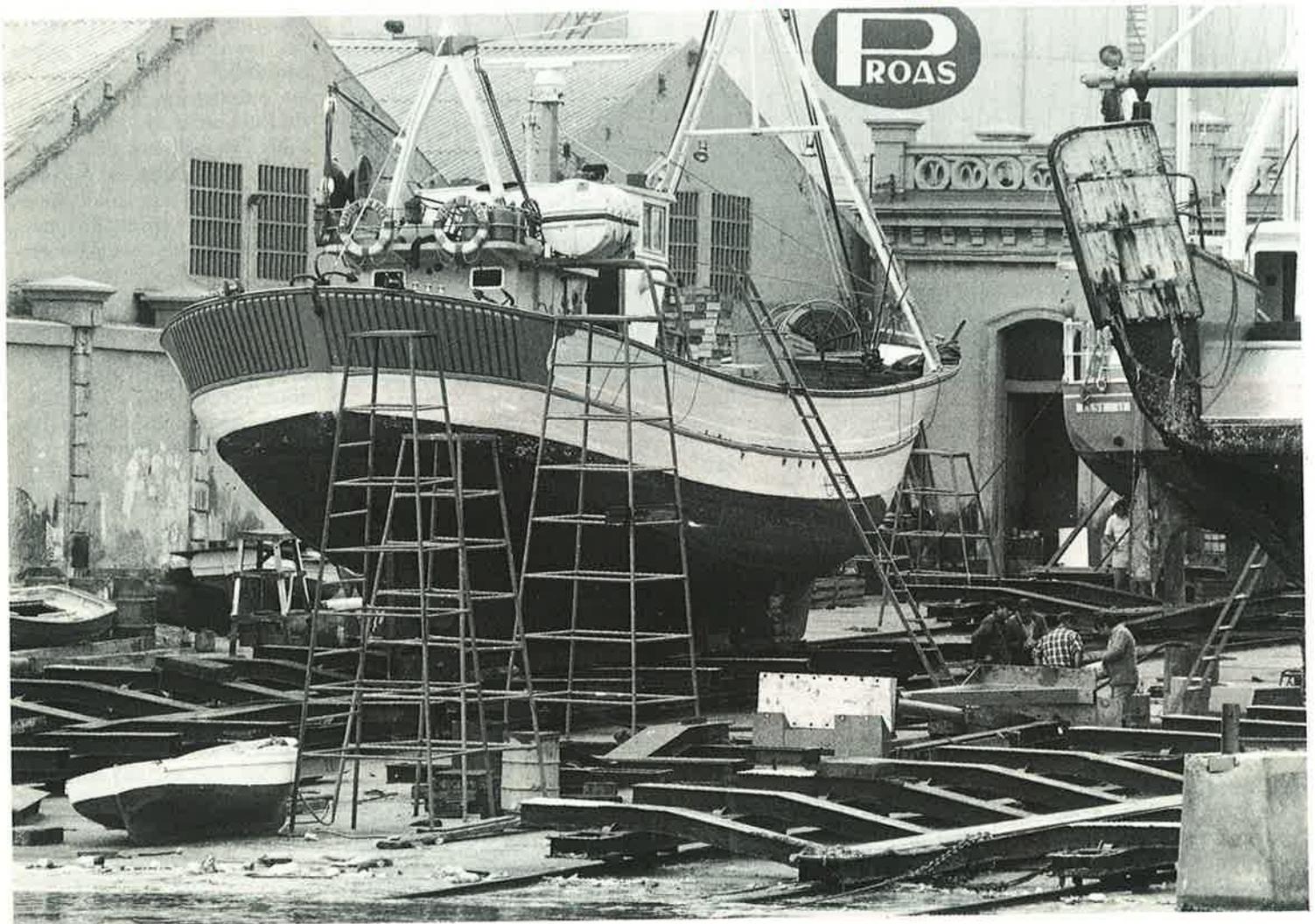
particular los túnidos, mientras que las poblaciones demersales o de fondo exigen un control y unas medidas de ordenación más rigurosos, tales como los que estamos llevando a cabo de vedas en el espacio y en el tiempo y control de artes. Las reservas marinas pueden jugar también su papel en determinadas zonas costeras que necesitan protección especial.

—¿Qué balance se podría hacer de las reservas marinas?

—Son unas experiencias a continuar y a potenciar. Se han visto los primeros resultados en el mantenimiento de las poblaciones de peces y en su recuperación. De acuerdo con los datos manejados, parece oportuno seguir en esta línea. Prueba de ello es la posible ampliación de zonas de reserva marina a la zona del cabo de Gata y a la isla Graciosa en Canarias.

A cuatro años de la aplicación del Reglamento 4028 para la mejora de las estructuras de la pesca en la Comunidad, el Secretario General de Pesca Marítima, José Loira, considera que la CEE se halla en un proceso de reflexión sobre el comportamiento de este sector, que va a suponer la reforma de esa disposición clave para la pesca. El objetivo final, sin perder la perspectiva social que debe primar para una buena parte de la flota, es lograr unas estructuras para la pesca competitivas. ■

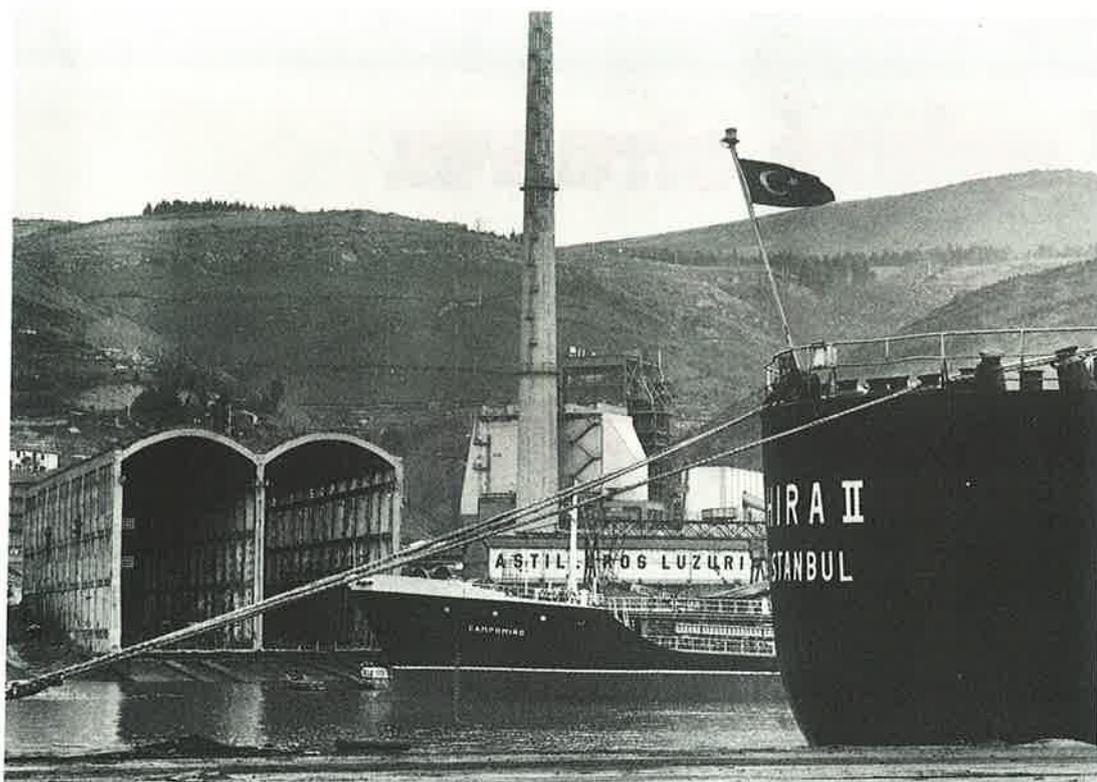
La CE aplazó otra vez las ayudas para construcción de pesqueros



El Comité Permanente de Estructura de la Pesca de la Comunidad, decidió en su última reunión celebrada el pasado 23 de octubre la aprobación de subvenciones para la modernización de 150 buques de pesca, así como para la instalación de tres arrecifes y 17 proyectos de acuicultura. En total, unas subvenciones procedentes de la Comunidad superiores a los 1.300

millones de pesetas. La nota más destacada de esta decisión de la Comunidad es el nuevo aplazamiento de la aprobación de los proyectos para la construcción de buques. Según los responsables de la Administración española, Bruselas ha decidido aplazar esta decisión hasta la segunda quincena de diciembre y solamente para algunos Estados miembros.

LAS decisiones de la Comunidad para la mejora y reforma de estructuras en base al Reglamento 4028 de diciembre de 1986, ha estado sometida en los últimos años a diferentes avatares, especialmente en lo que se refiere a las ayudas para la construcción de nuevas embarcaciones. Responsables de la Comunidad entendieron en los últimos dos



tencia de una gran cola de espera para sacar adelante sus proyectos.

Según los responsables de la Administración pesquera española, la Comunidad decidirá en diciembre sobre los proyectos presentados tanto en el primer semestre del año como en el segundo referidos a la construcción de embarcaciones de pesca.

En la reunión del Comité Permanente de octubre se aprobaron 17 proyectos de acuicultura con una inversión total de 1.416 millones de pesetas, de los cuales 542 millones corresponden a la ayuda comunitaria y 150 millones a las subvenciones nacionales. En total, unas ayudas cercanas a los 700 millones de pesetas.

Por Comunidades Autónomas destacan especialmente los 11 proyectos aprobados para Galicia por una inversión global de 583 millones de pesetas. En Andalucía, los proyectos aprobados son solamente tres pero tienen una mayor envergadura al suponer unas inversiones cercanas a los 700 millones de pesetas. País Vasco, Asturias y Ceuta tienen un proyecto aprobado cada una. Destaca el presupuesto de Ceuta con 86 millones de pesetas, frente a los 24 millones que suponen los de Asturias y del País Vasco.

En todo el año, los proyectos aprobados en acuicultura ascienden a 81 con una inversión global de 3.364 millones de pesetas de la Administración española. Por Comunidades Autónomas, destacan los 66 proyectos aprobados en Galicia con una inversión de casi 1.600 millones de pesetas. Andalucía figura en segundo lugar con solamente seis proyectos pero con una inversión de 931 millones de pesetas. En el resto de las zonas, los proyectos de acuicultura han sido escasos.

En arrecifes artificiales, el pasado mes de octubre se aprobaron tres proyectos, todos ellos en la Comunidad Valenciana con una inversión de 51 millones de pesetas y una subvención de la Comunidad Europea de 25,6 millones de pesetas. En todo el año, los proyectos para España fueron

PROYECTOS DE MODERNIZACION DE BUQUES PESQUEROS SUBVENCIONADOS POR LA CEE EN LA 1.ª DECISION DE 1990
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número de proyectos	Inversión total	Ayuda CEE	Ayuda nacional
Andalucía	13	144,4	47,8	13,7
Asturias	4	41,7	8,3	4,2
Baleares	1	4,6	0,9	0,5
Canarias	5	277,6	89,2	25,5
Cantabria	6	104,5	8,0	9,0
Cataluña	7	180,7	32,5	16,3
Galicia	23	801,5	183,7	58,7
Murcia	3	35,3	6,9	3,4
País Vasco	20	1.310,9	111,4	—
Valencia	15	207,3	41,1	20,6
Ceuta	1	18,8	3,6	1,8
Total	98	3.127,3	543,4	153,7

años que algunos países no estaban cumpliendo exactamente con la filosofía del Reglamento en esta línea, cuando contemplaba fundamentalmente la reducción de flota y no un aumento del número de barcos. España sufrió también el año pasado las decisiones en este sentido de la Comunidad, aunque se demostró que la política seguida en el país contempla la eliminación de al menos un barco para la construcción de otro nuevo.

Este año, el pasado mes de marzo tampoco se concedieron ayudas para los proyectos de construcción de nuevas embarcaciones, lo que supone la exis-

PROYECTOS DE MODERNIZACION DE BUQUES PESQUEROS SUBVENCIONADOS POR LA CEE EN LA 2.ª DECISION DE 1990
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número de proyectos	Ayuda CEE
Andalucía	22	116,8
Asturias	3	2,8
Cantabria	3	10,4
Cataluña	13	37,7
Galicia	44	415,8
Murcia	6	13,8
País Vasco	42	143,4
Valencia	17	45,4
Total	150	786,1

**PROYECTOS DE ACUICULTURA Y ARRECIFES SUBVENCIONADOS
POR LA CEE EN 1990**
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención Total
ACUICULTURA					
País Vasco	2	182,9	41,6	18,3 (*)	59,9
Asturias	1	24,3	6,1	2,4	8,5
Galicia	66	1.592,3	631,4	161,4	792,8
Andalucía	6	931,5	369,3	93,3	462,6
Murcia	1	15,9	3,9	1,6	5,5
Cataluña	2	230,2	51,9	30,8	82,7
Canarias	1	141,2	52,7	14,1	66,8
Ceuta	2	246,1	69,4	49,3	108,7
Total	81	3.364,7	1.226,3	371,2	1.587,5
ARRECIFES ARTIFICIALES					
Cataluña	1	51,5	23,5	16,4	39,9
Com. Valenciana	3	51,3	25,6	17,9	43,5
Total	4	102,8	49,1	34,3	83,4

(*) Subvención concedida con cargo a Presupuestos del País Vasco.

**PROYECTOS DE ACUICULTURA Y ARRECIFES SUBVENCIONADOS
POR LA CEE EN 1.ª DECISION DE 1990**
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención Total
ACUICULTURA					
País Vasco	1	158,0	36,3	15,8 (*)	52,1
Galicia	55	1.009,7	400,1	103,1	503,2
Andalucía	3	233,3	91,4	23,5	114,9
Murcia	1	15,9	3,9	1,6	5,5
Cataluña	2	230,2	51,9	30,8	82,7
Canarias	1	141,2	52,7	14,1	66,8
Ceuta	1	159,7	47,8	32,0	69,8
Total	64	1.948,0	684,1	220,9	895,0
ARRECIFES ARTIFICIALES					
Cataluña	1	51,5	23,5	16,4	39,9

(*) Subvención con cargo a Presupuestos del País Vasco.

**PROYECTOS DE ACUICULTURA Y ARRECIFES SUBVENCIONADOS
POR LA CEE EN 2.ª DECISION DE 1990**
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención Total
ACUICULTURA					
País Vasco	1	24,9	5,3	2,5 (*)	7,8
Asturias	1	24,3	6,1	2,4	8,5
Galicia	11	582,9	231,3	58,3	289,6
Andalucía	3	698,2	277,9	69,8	347,7
Ceuta	1	86,4	21,6	17,3	38,9
Total	17	1.416,7	542,2	150,3	692,5
ARRECIFES ARTIFICIALES					
Com. Valenciana	3	51,3	25,6	17,9	43,5

(*) Subvención con cargo a Presupuestos del País Vasco.

cuatro, tres en la Comunidad Valenciana y el cuarto en Cataluña. La inversión total es de 103 millones de pesetas. España ha sido el único país que logró en 1990 la aprobación de proyectos de arrecifes artificiales. Los proyectos de acuicultura aprobados para España suponen el 31 por cien del total de los aprobados en toda la CE este año y el 19,8 por cien de las ayudas concedidas para este fin.

Modernización de buques

En el apartado de la modernización de buques de pesca, el pasado mes de octubre la Comunidad Europea dio luz verde a 150 proyectos con una ayuda de Bruselas de 786 millones de pesetas.

Frente a lo que sucede con los proyectos de acuicultura, en este caso las peticiones están mucho más repartidas. De los proyectos aprobados, 44 corresponden a Galicia con una subvención de 415 millones de pesetas procedente de Bruselas. Con 42 proyectos figura el País Vasco y unas ayudas de 143 millones de pesetas. Andalucía ocupa el tercer lugar con 22 proyectos y 116 millones de pesetas en ayudas.

Por debajo de los 100 millones de pesetas se halla la Comunidad Valenciana con 17 proyectos y ayudas de 45 millones de pesetas, Murcia con seis proyectos y 13,8 millones de pesetas de ayuda comunitaria, Cataluña con 13 proyectos y 37,7 millones de ayudas, Cantabria con tres proyectos y 10,4 millones y Asturias con tres proyectos y 2,8 millones de pesetas de subvenciones comunitarias.

En este año, el total de proyectos aprobados para la modernización de barcos pesqueros en España asciende a 248 unidades con una ayuda de la Comunidad de 1.329 millones de pesetas. Estas cifras suponen el 38,2 de todos los proyectos aprobados por la Comunidad y el 39,1 por 100 de las ayudas concedidas para estos fines. ■

V. M.

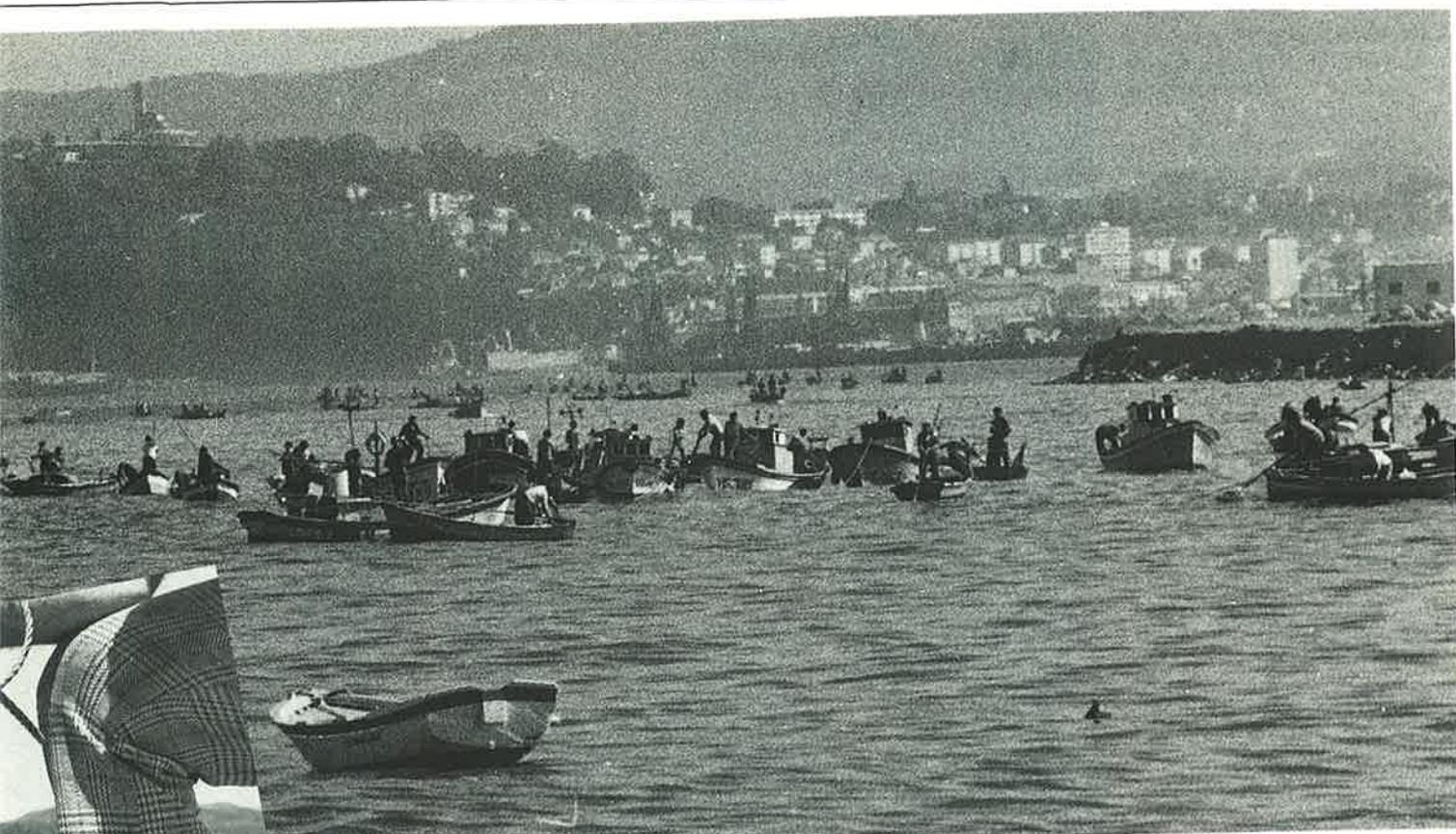
**DESDE EL 1 DE OCTUBRE ABIERTA
LA VEDA EN LAS RIAS GALLEGAS**



La tensión y los conflictos derivados por una parte de la intención de la Xunta de profesionalizar el sector, controlando la expedición y renovación de los preceptivos carnets de mariscadores y, de otra, la postura de los comerciantes de no ofertar precios si las piezas no alcanzan las tallas que, como reglamentarias, ha establecido la Consellería de Pesca gallega han sido las notas más destacadas del inicio de la temporada marisquera abierta, en la mayoría de las cofradías, el pasado 1 de octubre. Problemas a los que se ha unido una marea roja que ha afectado a los moluscos de las Rías Bajas. La veda del marisco ha comenzado este año «a la pata coja».

La polémica protagoniza la temporada marisquera





CUANDO el pasado 1 de octubre se abrió la veda marisquera en Galicia, las playas de las Rías se llenaron de mujeres que, con el agua hasta las rodillas, se despertaron dispuestas a sacar los deliciosos productos del mar. Otras con sus azadones se quedaron en la orilla para escarbar en la arena en busca de la almeja rubia, una de las especies más preciadas de esta clase de moluscos. Mientras en sus barcas, los hombres se lanzaron al mar tratando de rastrear el fondo marino. Era el inicio de la campaña marisquera, una temporada que se ha abierto a más de 50.000 trabajadores legales y

a otros tantos que laboran en la clandestinidad. Es la lucha por el salario, la pugna por ganarse el pan de, al menos, medio año.

Si la temporada anterior estuvo marcada en ocasiones por la violencia y la protesta, cuando las mariscadoras de Vilanova se enfrentaron a palos con las de Cambados, o cuando el guardia jurado de Rianxo que vigila la invasión de lanchas planeadoras furtivas tuvo que tumbarse en su barca para evitar que le volaran la cabeza a tiros, la presente veda se ha abierto bajo la amenaza de ser una de las más conflictivas de los últimos tiempos. Ante los graves incidentes del pasado año, la playa del Castelete estará vigilada por efectivos de la Guardia Civil que intentarán evitar nuevos enfrentamientos entre la población. A la tensión social existente se unen, en esta ocasión, las diferentes opiniones que separan a mariscadores y comercializadores de la Consellería de Pesca y su normativa sobre la talla de las capturas. En señal de protesta, cofradías como las de Bueu, La Coruña o El Ferrol comenzaron su campaña con varios días de retraso.

Acciones de la Xunta

Desde la Consellería de Pesca de la Xunta gallega se entiende que el caos administrativo que se da en el sector, la falta de racionalización de las explotaciones, el tradicional sentido de propiedad sobre unos recursos que pertenecen a toda la Comunidad o la falta de perspectivas sociolaborales para una población costera cada vez más densa son las causas principales de los conflictos que, desde hace tiempo, se dan al comienzo de cada campaña marisquera. Para la Xunta, arreglar la situación exige, a corto plazo, soluciones que pueden resultar impopulares pero que a la larga contribuirán a sanear el sector del marisqueo. En este sentido, mientras se prepara la nueva Ley que regulará las actividades de los mariscadores, la Xunta va a aplicar con rigor la legislación vigente. Algo que no ha gustado a los profesionales del sector. La campaña marisquera 90-91 está regulada por una orden de la Consellería de Pesca gallega, en la que destaca el empeño de las autoridades por garantizar la no extracción de in-

**La Xunta
pretende introducir
en el sector el cultivo
de moluscos**

maduros (condición indispensable para la recuperación de recursos) y la disponibilidad para flexibilizar las vedas.

La Xunta está empeñada en conseguir una explotación racional de los recursos pesqueros y marisqueros gallegos, al tiempo que dicha explotación no produzca convulsión alguna en los ámbitos socioeconómicos. Para ello se han estudiado dos posturas: una primera, con medios y capital intensivos (más máquinas y menos trabajadores) descartada a corto, medio, e incluso largo plazo ya que no es nada realista; y una segunda opción, mucho más viable, con mano de obra intensiva y la obtención de un producto de mayor calidad. Postura esta por la que la Xunta apuesta abiertamente y que puede rendir grandes frutos con la profesionalización del sector; algo para lo que, según las autoridades, es imprescindible el respeto de las vedas, las tallas y los cupos de captura.



Profesionales acreditados

El objetivo de la Xunta es conseguir que trabaje en marisqueo el mayor número de mariscadores posible, asegurando a los profesionales del sector la obtención de un salario digno por sus actividades. Ingresos que en ningún caso pueden estar por debajo del salario mínimo interprofesional.

Para las autoridades gallegas profesionalizar significa que sólo ejerzan la profesión, en exclusiva o en combinación con actividades de ingresos legalmente compatibles, aquéllos que realmente puedan hacerlo. De cara a esta campaña la Consellería de Pesca va a exigir a los mariscadores la acreditación de su profesionalidad, el respeto a los tamaños de los mariscos y los cupos de capturas autorizados y la comercialización en lonjas con el fin de evitar los «comercializadores sumergidos».

Para muchos mariscadores profesionalizar el sector significa reducir la expedición del número de carnets. Según explicó a la Revista *MAR* Avelino Barreiro Díaz, Patrón Mayor

Los mariscadores protestan por la exigencia de renovar los carnets.

Los comerciantes amenazan con no ofertar precios si las mercancías no presentan las tallas mínimas.

de la confradía del Ferrol, existen dos tipos de carnets: «unos para la gente profesionalizada, 'Clase A', en los que se exige la acreditación del 50 por cien de los días trabajados a la hora de renovarlos. Y otros, de 'Clase B', para gente de temporada, en los que se precisa un mínimo del 30 por cien de días trabajados en la campaña anterior». Para la Xunta, el número de carnets se reducirá por sí mismo al ajustar la Ley en el proceso de renovaciones.

Desde el punto de vista de las autoridades, el número óptimo de mariscadores se irá adoptando gradualmente a medida que transcurra el tiempo. Por el momento, parece aconsejable no aumentarlo a partir de 1991, permitiendo el acceso a la profesión a un número idéntico al de bajas producidas. Los nuevos mariscadores incluidos en la profesión serán aquéllos que, habiendo realizado un cursillo de capacitación profesional, se encuentren en la lista de espera objetivamente elaborada. A partir de 1991, la Xunta actuará con más rigor en los aspectos concernientes a la forma-

ción de los mariscadores para que éstos se conviertan no sólo en extractores, sino en auténticos profesionales del marisqueo y el cultivo; algo que, sin duda alguna, incidirá en el aumento de stock de los reproductores, con lo que se asegurará, asimismo, la continuidad de las especies.

En cuanto a la comercialización, es necesario que ésta se haga siempre en las lonjas con lo que se evita el furtivismo y la venta a precios más bajos de los realmente estipulados. Para Emilio, Jiménez, presidente de AGACOMAR (Asociación Gallega de Comercializadores de Marisco) los pescadores desvían el problema existente hacia los precios. «Nosotros no estamos en contra de los precios sino de los tamaños. No ofertamos precios si las especies no tienen las tallas reglamentarias (2,5 centímetros). Si se realizan inspecciones, exigimos que se hagan intensamente. Creemos que no es justo que se subasten las mercancías cuando, en ocasiones, el 30 y hasta el 50 por cien de las mismas son de pequeño tamaño. Nosotros



tenemos un informe elaborado por técnicos de la Xunta de Galicia, en el que se afirma que en la ría de Pontevedra una gran parte del marisco está aún sin madurar. Se inspecciona pero someramente ya que la propia Xunta no dispone del personal suficiente como para decomisar en las lonjas todo lo que viene pequeño.»

Para formentar la ya mencionada profesionalidad del sector la Consellería de Pesca gallega ha estudiado la posibilidad de otorgar ayudas para la limpieza de playas, la recuperación de bancos marisqueros, la vigilancia de las concesiones y la comercialización de productos. Por otra parte, para proteger los recursos pesqueros y marisqueros de Galicia la Xunta ha aumentado el servicio de inspección y vigilancia que si en sí mismo no constituye un objetivo de política pesquera, sí es un instrumento para lograr la recuperación de especies.

Muchos han criticado la actividad represiva de la Xunta, así como la inoperancia del servicio de vigilancia. En este sentido, José Antonio Agrafojo,

Patrón Mayor de la cofradía de Noia ha manifestado que «desde hace dos años, por aquí no pasa nadie de la Inspección Pesquera». Por su parte, desde la consellería que lidera López Veiga se afirma que el departamento cuenta con un total de 89 dispositivos encargados de las tareas de vigilancia y 12 miembros asignados a las labores de inspección con lo que, a juicio del conselleiro «cubriremos el 100 por cien de la campaña».

Respecto a la marea roja que durante los primeros días de temporada afectó a las Rías Bajas, los servicios de vigilancia de la Xunta ante la sospecha de que se habían comercializado algunas partidas de moluscos infectados decidieron incrementar las labores de control. Así, varios grupos de mariscadores furtivos fueron sorprendidos mientras faenaban en aguas de las rías de Vigo, Arosa y Pontevedra, cerradas por el alto índice de toxinas paralizantes (PSP) que afectó no sólo a los mejillos, como sucede en otras ocasiones, sino también a otras especies de moluscos como las almejas. A los dispositivos de vigilancia desde tierra se han unido en la presente campaña tres helicópteros de la Xunta que controlarán desde el aire el desarrollo de la campaña marisquera.

Perspectivas positivas

A pesar del problemático inicio de campaña, los pescadores pronostican positivamente el final de temporada, previéndose un ejercicio muy similar al obtenido en la campaña 89-90, en cuyo período se contabilizaron 6.000 toneladas de moluscos en todo el ámbito nacional. De esa cifra, 5.200 toneladas corresponden a las especies clave de la campaña: berberecho, almeja fina y almeja babosa. El balance arrojado por ese ejercicio adquiere si cabe mayor relevancia con el nivel de ingresos registrados por las especies trabajadas en lonja, 2.412 millones de pesetas. Alrededor de 20.000 hombres trabajaron el pasado año en la campaña marisquera gallega. ■

SANCIONES Y DECOMISOS		
SANCIONES		
	Año 1989	Año 1990 (hasta agosto)
N.º total expedientes resueltos	1.006	951
N.º expedientes iniciados y resueltos en el año	369	848
N.º total expedientes abiertos	1.655	1.874
Importe total sanciones	75.125.000 ptas.	92.781.950 ptas.
Importe sanciones expedientes iniciados y resueltos en el año	31.000.000 ptas.	60.158.000 ptas.
Expedientes sobreesidos	126	69
Cantidades cobradas	7.149.658 ptas.	9.866.986 ptas.
DECOMISOS		
	Año 1989	Año 1990 (hasta agosto)
Artes	5.741	6.710
Kilogramos	46.053	127.619
Vehículos	1	3
Embarcaciones	2	18
Planeadoras	2	—
Gamelas	—	3
Chalanas	1	4
Motores	—	4
Equipo de buceo	—	1

STOP A LA CONTAMINACION MARITIMA

La
Comunidad
Europea
y
Marruecos
a favor
de la
protección
medioambiental



La contaminación de las aguas marítimas es uno de los temas que más preocupa a la Comunidad Europea. Francia, España, Portugal y Marruecos acaban de ratificar el denominado «Acuerdo de Lisboa», con el que se pretende combatir los derrames de crudo registrados en las zonas económicas exclusivas de los Estados firmantes. Mientras, con motivo del semestre de presidencia italiana de la CEE, el Ministerio para la Coordinación de la Protección Civil de dicho país ha organizado en aguas de su jurisdicción un ejercicio de salvamento y lucha contra la polución del mar, conocido con el nombre de «Europa 90».





EL Acuerdo de Lisboa comenzó a tomar vida tras el encuentro que las autoridades de los Estados firmantes mantuvieron en Madeira.

TAL como se acordó en la reunión que los directores generales de asuntos marítimos y de ambiente de España, Francia, Portugal y Marruecos mantuvieron en la isla de Madeira a principios del pasado mes de julio, en octubre ha quedado definitivamente ratificado el Acuerdo de Lisboa que, con un presupuesto de 133 millones de dólares e inscrito en el programa ENVIREG de la Comunidad Europea, pretende combatir la contaminación de las aguas del Atlántico noreste. En este sentido, el Gobierno portugués tiene asimismo la intención de instalar en la capital lusa un centro internacional para la defensa ambiental en dicha zona atlántica.

La Conferencia Ministerial para la protección de las costas y las aguas del Atlántico noreste, reunida en Lisboa el pasado 17 de octubre, estuvo representada por Jacques Mellick, que asistió en nombre del ministro francés del Mar y Transportes; Javier Sáenz de Cosculluela, ministro español de Obras Públicas y Urbanismo; Driss Bassri, ministro marroquí de Interior e Información; Fernando Real, ministro portugués de Medioambiente y Recursos Naturales y Carlo Ripa di Meana, miembro de la Comisión de las Comunidades Europeas, responsable de la protección del medio ambiente.

Ante la contaminación de hidrocarburos y sustancias nocivas existente en la zona del Atlántico noreste, tanto en sus aguas como en las costas de los Estados ribereños, el Acuerdo de Lisboa regula en sus 27 artículos la necesidad de proteger el medioambiente humano, en

general, y particularmente el hábitat marino. La existencia de este Tratado de cooperación se entiende como la puesta en marcha de un instrumento adecuado y eficaz contra la contaminación marina, derivada de accidentes marítimos ocasionados bien por la colisión entre buques, bien por las pérdidas de hidrocarburos, procedentes de plataformas fijas o flotantes en el mar y que amenaza las costas y los intereses de los países firmantes del Acuerdo.

El Tratado de cooperación firmado recientemente en Lisboa viene a sumarse a los actuales acuerdos regionales contra la contaminación marina; a las medidas tomadas individualmente por cada país costero (en el caso español, el Plan Nacional de Salvamento marítimo y Lucha contra la contaminación ambiental, promovido por la dirección general de la Marina Mercante) y al plan de acción de la Comunidad Europea. Iniciativas, todas ellas, que aportan una indispensable ayuda para la defensa del ecosistema marino.

Protección del Atlántico noreste

El artículo tercero del Acuerdo de Lisboa establece la zona de aplicación del Tratado. Esta no es otra que la definida por el límite exterior de las zonas económicas exclusivas de cada una de las partes firmantes; esto es, España, Francia, Portugal y Marruecos. Así las cosas, el sur queda definido por el límite meridional de las aguas bajo jurisdicción marroquí. El este, por el límite occidental de la Convención de Barcelona,



de 16 de febrero de 1976 (Convención para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación), y el norte por la línea este-oeste definida del siguiente modo:

partiendo del punto sur de la isla de Ouessant, siguiendo el paralelo 48° 27' hasta la intersección con el límite suroeste del Acuerdo de Bonn (de cooperación en la lucha contra la polución del Mar del Norte ocasionada por hidrocarburos y sustancias peligrosas), y desde dicho límite hasta su intersección con la línea de delimitación de la plataforma continental entre Francia y Gran Bretaña (definida por decisión arbitral de 30 de junio de 1977), se llega a su extremo occidental, situado en las coordenadas 48° 6' 00" Norte y 9° 36' 30" Oeste.

En virtud del Acuerdo de Lisboa, los países implicados se comprometen a poner en práctica en su territorio una serie de elementos mínimos, en relación a la prevención y lucha contra los incidentes de polución en el mar. En este sentido se incluyen como puntos esenciales la descripción de la organización administrativa y la responsabilidad de cada elemento, en relación a la preparación y puesta en funcionamiento de las medidas de prevención y lucha, así como de la autoridad nacional encargada de la asistencia mútua con otros países; la designación de un punto de contacto operacional encargado de la recepción y emisión de informes relativos a los siniestros habidos en cada una de las naciones implicadas; la creación de un plan nacional de intervención destinado a evitar o hacer frente a dichos accidentes. Y, por último, cada una de las partes se compromete a poner en práctica, individual o colectivamente, programas de formación para los profesionales encargados de mejorar el es-

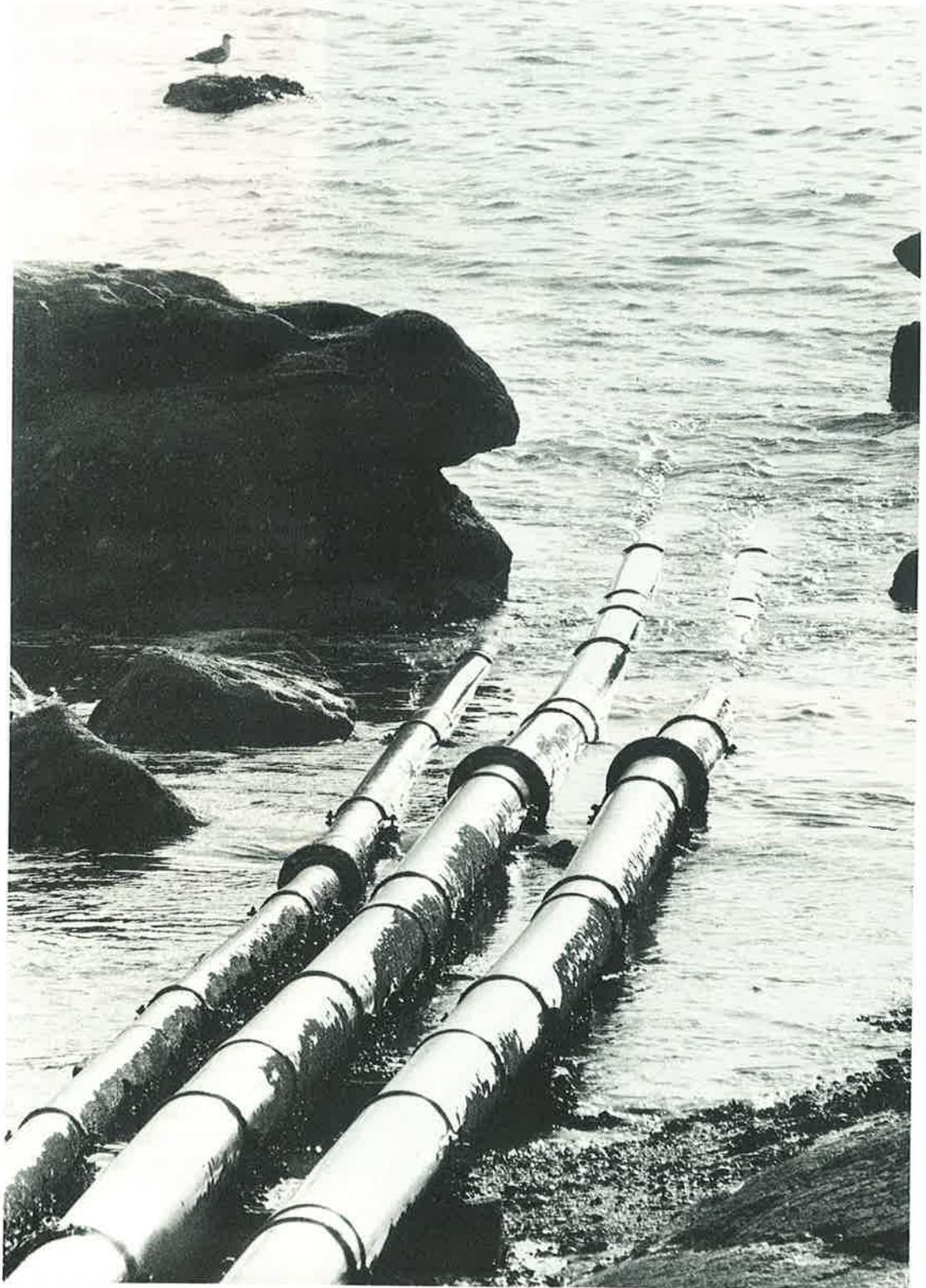
tado de los organismos que trabajan contra las contaminaciónes.

Según el Acuerdo de Lisboa, cada una de las naciones firmantes establece las líneas básicas para una intervención conjunta. Asimismo, para facilitar en un momento dado dicha actuación multilateral, cada uno de los Estados informa-

rará a los demás de los medios con los que cuenta para hacer frente a la polución y de las investigaciones y logros conseguidos para combatirla. La cooperación conjunta se realizará además en cuantos siniestros se detecte pérdida de sustancias nocivas localizadas en embalajes, contenedores, buques, recipientes portátiles, remolques y

en camiones o vagones cisterna.

En cuanto al coste de las actuaciones, cada Estado correrá con los gastos de sus acciones, si bien, si la acción es desarrollada por un Estado a petición de otro, será este último quien sufrague el coste de la acción. En el supuesto de que un Estado, por iniciativa propia ac-



túe, deberá ser él solo quien pague los gastos; y si por el contrario, el siniestro se produce en una zona de interés común a varios Estados, cada uno pagará el coste de sus propias acciones.

Periódicamente y tal como se regula en el Acuerdo, representantes de cada uno de los cuatro Estados firmantes se reunirán para informarse mutuamente de los medios y avances realizados en cada una de las naciones. Asimismo, una vez entre en vigor el Acuerdo de Lisboa se votarán los reglamentos interno y financiero por cada una de las partes implicadas.

de las naciones firmantes, elaborará las proposiciones destinadas a mejorar la movilidad de los materiales.

Las funciones principales del centro internacional, recogidas en el Anexo 2 del Acuerdo, serán entre otras establecer informes de trabajo con los centros nacionales e internacionales existentes en la región del Atlántico noreste; coordinar las acciones nacionales y regionales respecto a la formación profesional de trabajadores, la cooperación técnica y los ejercicios en caso de emergencia; recoger y difundir información sobre accidentes con pérdidas de hidrocarburos y sustancias nocivas para la salud humana

y animal o gestionar la parte del stock portugués, susceptible de estar a disposición de las otras partes o Estados no implicados en el Acuerdo y coordinar la gestión de otros stocks análogos. En este centro internacional estará asimismo ubicado el secretariado del Acuerdo.

Simulacro en el Mediterráneo

Con motivo del semestre de presidencia italiana en la Comunidad Europea, el Ministerio para la Coordinación de Protección Civil de dicho país mediterráneo ha organizado en

aguas de su jurisdicción un simulacro de accidentes marítimo con pérdidas de hidrocarburos y sustancias tóxicas que no sólo amenazaba la vida de la flora y la fauna marinas, sino también peligraba el litoral y la costa. Para el rotativo *Il Messaggero*, las pésimas condiciones atmosféricas que se dieron el día en que tuvo lugar el ejercicio de salvamento y lucha contra la contaminación en el mar contribuyeron a prestar credibilidad al simulacro.

Desde hace aproximadamente dos años las aguas marítimas de los países de la Comunidad Europea son el escenario periódicamente de simulacros de accidentes en el mar. Nuestro país, como recordarán, celebró en la bahía de Málaga un ejercicio de salvamento en el que participaron los países comunitarios con salida al mar y conocido con el nombre de «Task Force». Esta actuación de la CE en nuestro país tuvo lugar a principios de verano.

Las operaciones del ejercicio en Italia, conocido con el nombre de «Europa 90» tuvieron lugar el pasado 19 de octubre en el puerto de Civitavecchia, cerca de Roma, y contó con la presencia del presidente de la República Italiana, Francesco Cossiga, el ministro de Protección Civil, Vito Lattanzio, así como numerosos representantes de los países comunitarios. Por parte española, asistió el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto.

Dentro de las novedades presentadas en la ejecución del ejercicio, (realizado por los departamentos italianos de Protección Civil, Marina Mercante, Ejército, Cruz Roja civil y militar, Bomberos, Policía y Carabineros) destaca la utilización del sistema de telecomunicaciones ARGO, a través del cual las autoridades presentes pudieron observar las imágenes, en tiempo real, de todas las operaciones realizadas en mar y tierra.

Para los medios de comunicación italianos el ejercicio «Europa 90» puso de relieve la capacidad operacional del departamento de Protección Civil del país mediterráneo. ■



Centro de control en Lisboa

En la capital portuguesa será instalado un centro internacional de asistencia, desde el que se asegurará rapidez y eficacia en las acciones realizadas en la zona de aplicación del Acuerdo. El centro, a petición

EN un simulacro de accidente marítimo, Italia presentó el sistema de comunicación ARGO de gran utilidad en los siniestros marinos.

Ana DIAZ

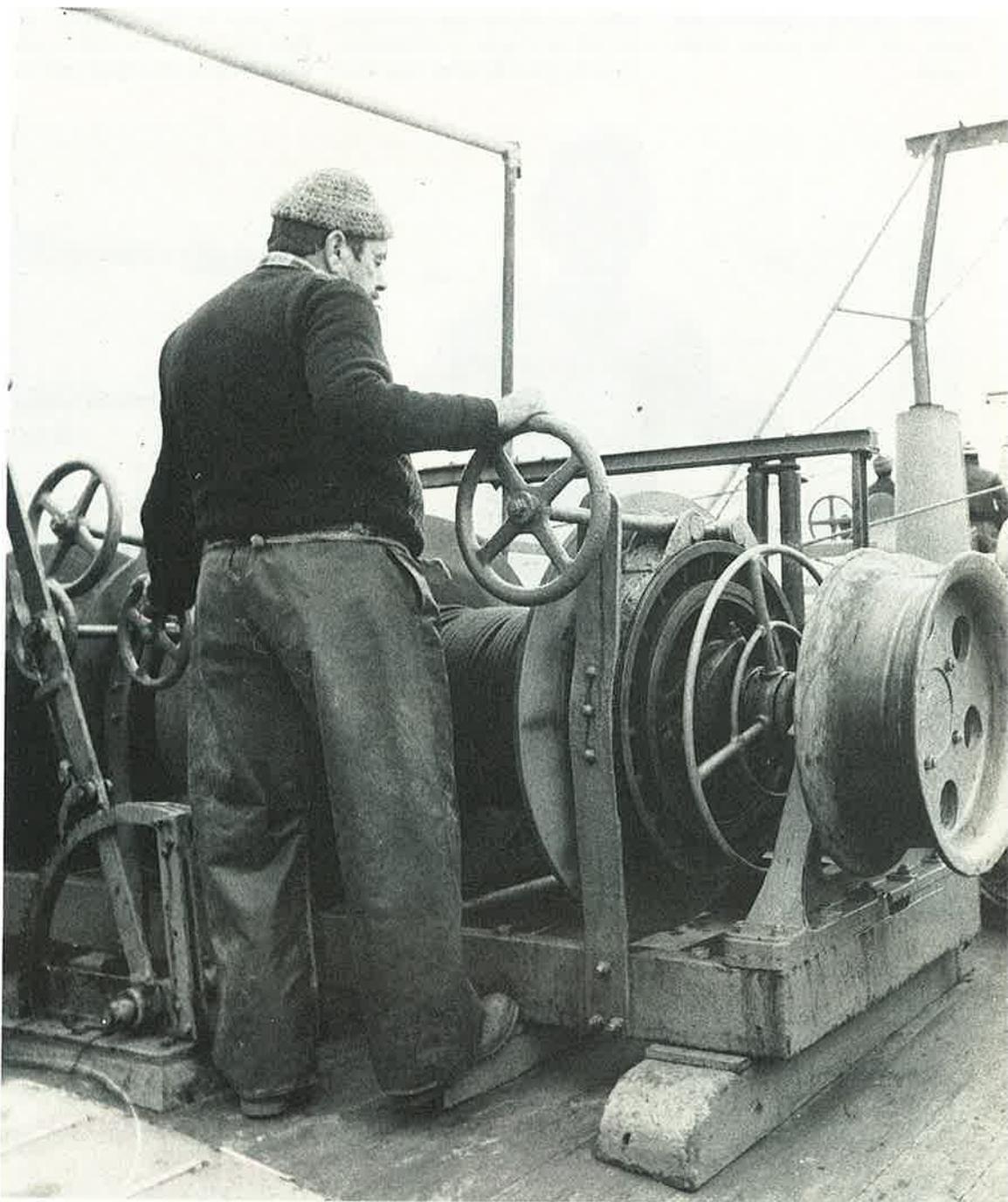
Si atendemos a las condiciones de trabajo de los pescadores, no se nos puede escapar dejar de apuntar que los profesionales de la pesca se encuentran entre los trabajadores con mayor índice de siniestralidad durante su jornada laboral. Con la intención de mejorar la seguridad de los buques pesqueros, expertos procedentes de 20 países se reunieron en Torremolinos del 15 al 19 de octubre, al tiempo que varios pescadores portugueses desaparecían en el banco canario-sahariano al chocar su barco con un mercante griego. Trágica coincidencia que pone de relieve la necesidad de garantizar un trabajo seguro a los hombres del mar.

SON pocos los sectores laborales que presentan unas condiciones de trabajo tan duras como las que se dan en el mar. A la presencia de un elemento hostil, tierno a veces y fiero y salvaje otras, se une la deficiencia técnica de las máquinas o la escasa formación en materia de seguridad e higiene, y de primeros auxilios y salvamento que en numerosas ocasiones se observa en la mayoría de las tripulaciones.

La falta de seguridad en los barcos pesqueros no es algo desconocido. Por ello, los sindicatos se afanan en denunciar y exigir la mejora de los buques, más cuando los hombres que componen la totalidad de la flota española sobrepasan los 100.000 trabajadores y

La OMI revisa el Convenio de Torremolinos de 1977

Falta seguridad en los pesqueros



cuando las tripulaciones de los barcos se ven obligadas a vivir, a veces durante meses, en pequeños camarotes donde a la ausencia de espacio se suman la nostalgia por los seres queridos, el agotamiento por una jornada laboral que en muchas ocasiones supera las veinticuatro horas y la ausencia de un lugar íntimo; lo que se traduce en roces que dificultan la propia convivencia.

Es necesario regular la seguridad en los barcos pes-



la vida humana en el mar, fue consecuencia de la Conferencia Internacional sobre seguridad de los buques pesqueros que, en aquellas fechas, tuvo lugar en la localidad malagueña.

Durante los trece años que nos separan de 1977, el Convenio de Torremolinos no ha entrado en vigor debido a sus condiciones de entrada: el tratado debía ser ratificado por un mínimo de «15 Estados cuyo conjunto de flotas de buques pesqueros represente, por lo que respecta al número de tales buques con eslora igual o superior a 24 metros, no menos del 50 por cien de la flota mundial de buques pesqueros», señala el artículo décimo del Convenio.

Hasta la fecha, un total de 18 países entre los que se encuentra España han firmado el Convenio; sin embargo, la flota pesquera de estos Estados supone tan sólo el 20 por cien de la mundial. Para muchos de los países que deberían haber firmado (Japón, URSS, China, República de Corea o Estados Unidos) el Convenio exige en determinados aspectos inversiones que no todos están dispuestos a realizar.

Ante la postura de que es mejor tener un reglamento que no tener nada, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha decidido tomar cartas en el asunto y modificar el Convenio de 1977 con un protocolo que incluya mejores condiciones para todos. En este sentido, desde hace un par de años el comité de Seguridad Marítima de la OMI trabaja conjuntamente con el subcomité de Estabilidad, Líneas de carga y Seguridad de pesqueros en el asunto. Este último subcomité coordina a su vez las labores realizadas por los subcomités de Normas y Formación y Guardias; Dispositivos Salvavidas y Búsqueda y Salvamento; Seguridad de la Navegación; Proyecto y Equipo del Bu-

queros del mismo modo en que ya lo está en los buques mercantes. Con esta intención 60 expertos internacionales procedentes de 20 países se reunieron en la localidad malagueña de Torremolinos para revisar el contenido del Convenio sobre seguridad en los barcos pesqueros, firmado en 1977 pero que nunca ha entrado en vigor, digamos «por cuestiones técnicas».

El Convenio de Torremolinos de 1977 (constituido por 14 artículos y un Anexo en el que se contienen 154 reglas descritas en una totalidad de 10 capítulos) regula fundamentalmente cuestiones relacionadas con la construcción de buques e instalaciones directamente implicadas con la seguridad de los pescadores. Dicho tratado, nacido como alternativa al Convenio SOLAS de seguridad de





que; Radiocomunicación y Protección contra Incendios.

Fue precisamente el grupo de trabajo del subcomité de Estabilidad, Líneas de carga y Seguridad de pesqueros el que se reunió en Torremolinos del 15 al 19 del pasado mes de octubre con la intención de modificar el Convenio del 77. Con objeto de redactar un borrador inicial de lo que en el futuro será el protocolo al Convenio de seguridad de los buques pesqueros se han modificado el articulado y tres de los 10 capítulos que contiene el Anexo, estudiando el proyecto del japonés Sasamura para hacer más viable el Tratado.

El principal punto que distingue el Convenio del protocolo que constituirá el futuro tratado sobre seguridad de los pesqueros es una rebaja en el ámbito de aplicación del mismo, en el sentido de que suben las esloras de los barcos y la potencia de máquina de las embarcaciones a los que se aplicará el Convenio. Esto

significa que el Convenio servirá para los buques de 24 metros de eslora y también para otros de mayor envergadura, lo que representa menos gastos para las partes firmantes del acuerdo. Para que el futuro Convenio no perjudique a ninguno de los Estados que ratificaron en su momento el hasta ahora existente, se ha estudiado la posibilidad de redactar un Anexo optativo en el que se atenderán los intereses de esos países.

Con independencia de la

labor realizada recientemente en Torremolinos, los subcomités de la Organización Marítima Internacional siguen trabajando en lo que será el protocolo al Convenio sobre seguridad de los buques pesqueros de 1977. Protocolo que puede estar finalizado dentro de dos años. Para finales de 1992 o principios de 1993 la OMI espera poder realizar la Conferencia Internacional, en la que dará a conocer el nuevo Convenio sobre seguridad en los pesqueros. Para tal aconte-

cimiento, las autoridades españolas ya han ofrecido la localidad malagueña de Torremolinos como sede de dicha conferencia.

Pescadores desaparecidos

Coincidiendo en el tiempo con el desarrollo de la reunión de expertos internacionales en Torremolinos tuvo lugar en aguas del banco canario-sahariano un trágico accidente, en el que perdieron la vida 19 pescadores portugueses y un mauritano, cuando el pesquero «Illa do São Vicente» chocaba con el granelero de bandera griega «Ionian Wind» a unas 240 millas al sur de la isla de Gran Canaria.

Tras un abordaje directo, justificado en principio por la falta de visibilidad aunque, una vez en tierra, el capitán del pesquero portugués, José Augusto Sarmiento, manifestó que el siniestro se había producido por un fallo de interpretación de las señales marítimas.

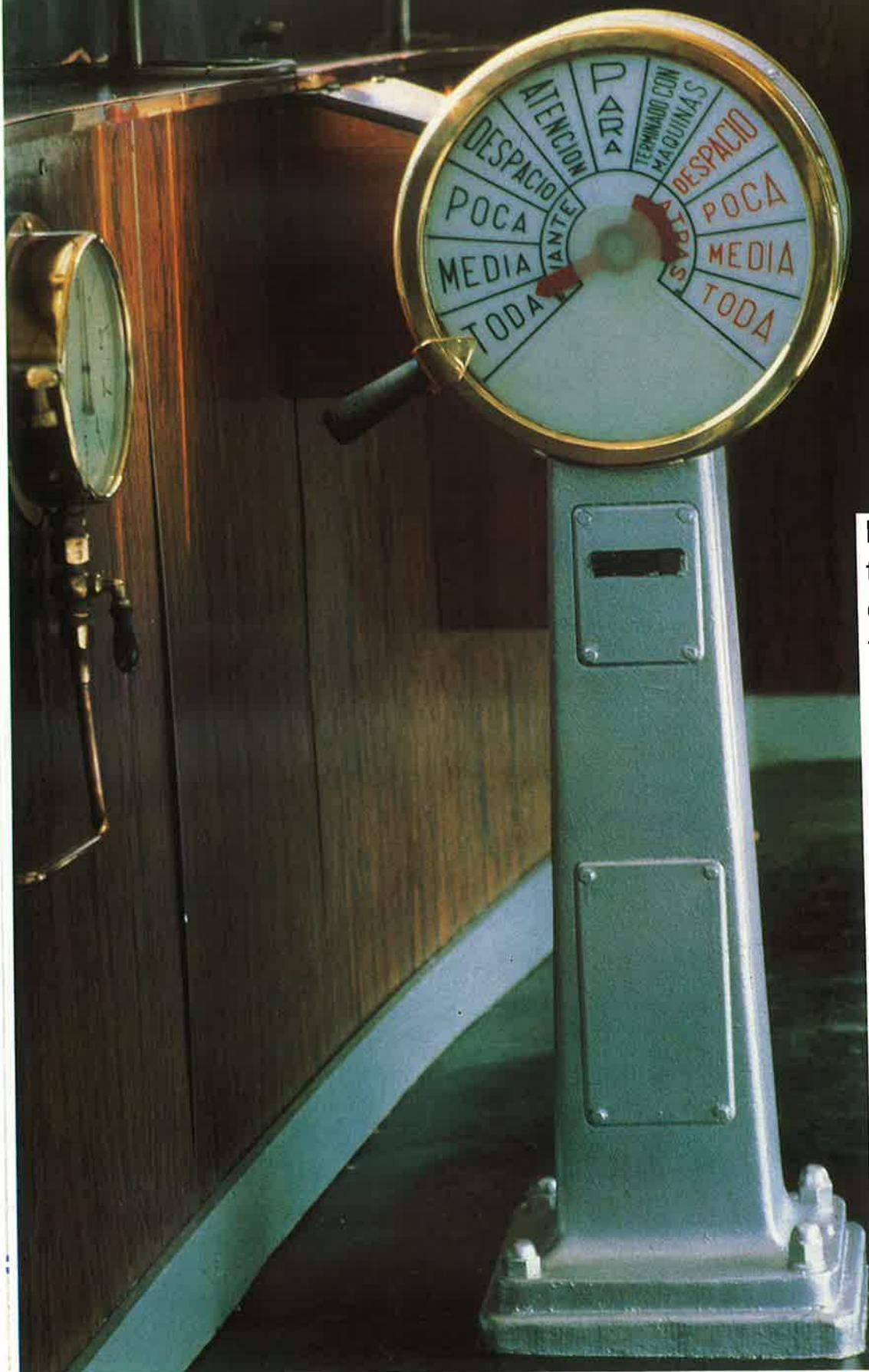
Tal como describió José Augusto Sarmiento, el «Illa do São Vicente» se hundió en tres minutos quedando en su interior atrapados veinte pescadores que, en el momento del accidente, dormían en sus camarotes.

A pesar de las actuaciones del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) no fue posible recuperar con vida los cuerpos de los pescadores desaparecidos en el accidente al que muchos no han dudado en calificar como la mayor tragedia de la pesca portuguesa.

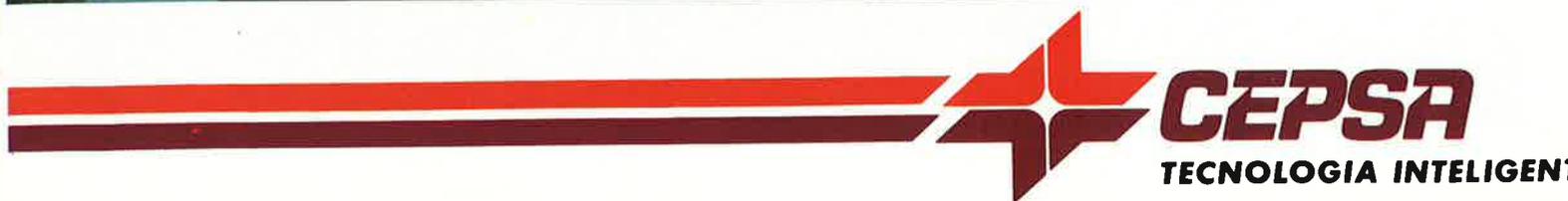
Desgraciadamente, no es éste el único accidente que viven los pescadores. Algo que debe servir a corto plazo para regular y mejorar la seguridad de los barcos y el trabajo de los hombres del mar. ■

Ana DIAZ

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 de la 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 nuestro clientes y verlos zarpar a toda música rumbo al horizonte.



CEPSA BUNKER. Avda. de Burgos 16-D 28036 MADRID. Tel. (91) 337 61 41/57 Télex 44601 SPAB E Telefax (91) 767 12

ALGAS EN LA MESA

El mar, fuente de recursos alimenticios del hombre desde tiempo inmemoriales, puede ser también despensa vegetal. Conocido es el ejemplo de Japón, donde las algas forman parte destacada de su cultura culinaria. En España

han comenzado a aparecer algunas de estas especies codiciadas en las cocinas niponas y se han empezado a incorporar al gusto popular. No obstante, son todavía un producto marginal, pero hay quien asegura que en el futuro constituirán otra fuente de riqueza de nuestros pueblos costeros.





Extracción
de oclé
en el Cantábrico

LA RIQUEZA DE ALGUNOS VEGETALES MARINOS LOS HACE MUY INTERESANTES PARA LA DIETA HUMANA

EL empleo de algas en la alimentación humana es algo que se remonta a la memoria de los tiempos. Si bien en España no existe una tradición gastronómica en este sentido, sí que la hay, por ejemplo en otros pueblos del centro y norte de Europa. No obstante, es de Asia de donde viene la costumbre más generalizada de emplear algas en la dieta humana. En la China del siglo VI antes de Cristo, Sze Tsu ya escribía que *son una delicadeza apropiada para el más honorable de los invitados*. La

corte imperial de China recibía por entonces sus apreciadas verduras marinas de la costa de Corea y los mismos manjares eran conocidos también hace cientos de años por los antiguos reyes de Hawai o por los maoríes de Nueva Zelanda. En Europa, celtas y vikingos consumían algunas especies, de forma que alguna de ellas se puede hoy encontrar todavía en los mercados públicos del sur de Gales. Pero es sobre todo en Japón donde han cobrado un uso más extendido. Hasta el punto de que sus costas albergan hoy auténticas plantaciones, de

manera que la producción llega a alcanzar valores equiparables a otros vegetales terrestres. Por ejemplo, se estima que la producción de *nori* —una de las más apreciadas— alcanza hoy la cifra de 10.000 millones de hojas al año, con un consumo medio por japonés de casi 100 hojas anuales.

Además de sus cualidades gastronómicas y como complemento de otros platos, las algas son apreciadas hoy también por sus cualidades dietéticas. Según el libro *Las verduras del mar*, de la colección Cuadernos Integral, *contienen entre 10 y 20 veces más mi-*

nerales que las terrestres, la suficiente cantidad de yodo como para prevenir el bocio y cuentan entre sus propiedades con la capacidad de expulsar del cuerpo metales contaminados, radiactivos y tóxicos. Según se explica citando un estudio de la Universidad McGill de Montreal, se ha demostrado que el ácido algénico que contienen puede combatir las toxinas de nuestro cuerpo y permite su eliminación natural. Asimismo, el estudio asegura que pueden ayudar también a disolver las grasas y depósitos almacenados en el cuerpo por el excesivo consumo de carne, de productos lácteos y de alimentos excesivamente ricos. Algo por otra parte habitual en la dieta más común de los países occidentales más desarrollados.

Según una tabla comparativa entre varios alimentos elaborada por la Japan Nutritionist Association, la mayor parte de las algas susceptibles de consumo humano tienen más cantidad de fibra, de carbohidratos, de hierro y de otros minerales que la espinaca. También presentan mayor cantidad de proteínas, de fósforo y de vitaminas que la leche, al tiempo que tienen también muchas menos unidades de grasa. Según este mismo estudio comparativo, el valor nutritivo del *nori*, del *kombu* o del *wakame* es muy superior al de cualquiera de los dos productos mencionados, con unos valores de yodo o de calcio notablemente superiores.

Distintas variedades

Los vegetales marinos presentan múltiples variedades, si bien no todos son susceptibles de un uso culinario debido a la dureza y falta de sabor de algunos de ellos. Apenas existe ninguna variedad tóxica, salvo algunas tropicales y podrían ser comestibles la mayor parte de ellas, con las restricciones mencionadas.

No obstante, las de uso más difundido son las utilizadas generalmente en la cocina japonesa. No presentan en cambio un mismo sabor y cambia también el color y la textura de cada una de ellas. Así, tenemos el sabor mineral o picante de la *dulse* rojo-púrpura, el agradable frescor de la *wakame* y la *nori*, y el sutil dulzor



El ocle es fuente de riqueza en algunos pueblos marineros.



mineral gelatinoso de la *carrageen*, también llamada musgo de Irlanda. Está al mismo tiempo el sabroso y limpio sabor de la fibrosa *arama* y el fuerte sabor de las fibras negras de la *iziki*. Unas cualidades que combinadas con otros ingredientes y cocinadas con cuidado pueden ampliar los horizontes de la gastronomía con nuevos e interesantes descubrimientos.

Nori

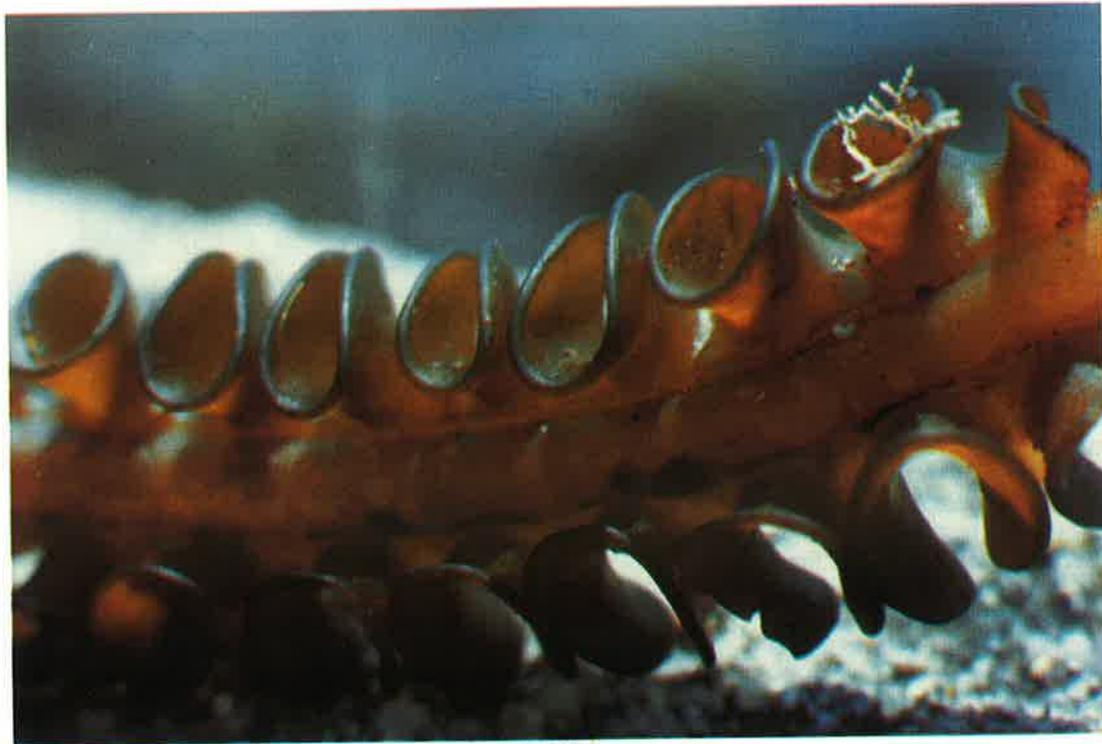
Conocida comúnmente en castellano como *ova marina* es la más popular de todas ellas, ya que es fácil y rápida de preparar y tiene una amplia variedad de usos. Quizá sea también la más agradable al paladar para las personas que la prueban por primera vez, pues tiene un sabor suave. Crece cerca del litoral, en calas resguardadas donde el agua fresca de los ríos diluye el agua salobre del mar.

Entre sus propiedades se cuenta la posibilidad de hacer disminuir el colesterol en el cuerpo, al ayudar a la disolución y eliminación de los depósitos grasos. Rica en vitaminas C y B1, lo es especialmente en vitamina A, de manera que contiene tanta cantidad

**La wakame,
muy
apreciada en
Japón, ha
sido localizada
por primera
vez en las costas
de Galicia.**

de ella como las zanahorias. Entre otras recomendaciones, se cita como muy buena para ayudar a la digestión, al tiempo que es una de las especies más ricas en proteínas, unos 35 gramos por cada cien.

En Japón cuenta con mucha popularidad. Es la base allí de una industria que emplea a más de 300.000 personas, de manera que, a diferencia de otras algas, casi toda la producción procede de cultivos artificiales y no es difícil encontrarla enlatada en las tiendas. La *nori* crece también silvestre en diferentes partes del mundo, donde todavía no ha llegado a ser cultivada. En Galicia, por ejemplo, es una especie de una amplia distribución, al igual que en las islas Británicas, donde se la conoce como *laver* en Gales, *sloke* en Irlanda, *slake* en Escocia y *black butter* en el sur de Inglaterra. La preparación de esta alga pasa por diferentes fases antes de llegar a la mesa. Se la recoge fresca, posteriormente se lava, se corta finamente y se extiende en cantidades medidas sobre una estructura de esteras de bambú. Tras eso se seca bien al sol o en hornos especiales. Antes de usarla se suele tostar un poco y entonces estará ya lista para comer. En Japón suelen utilizarla como



La wakame ha aparecido por primera vez en las costas de Galicia.

guarnición o como envoltura para las bolas de arroz y los rollos de *sushi*, lo que vendría a ser un poco el equivalente oriental del sandwich occidental.

Kombu

En España existen dos especies de laminaria próximas a ese alga. En Galicia en concreto se encuentran los mayores recursos de la península y cuentan allí con una tradición extractiva de esta especie que ha sido utilizada hasta ahora para obtener gelificantes para la alimentación. Asimismo, es un abono conocido de los campos del norte.

Esta planta marina presenta varias propiedades destacadas, tanto para el alivio intestinal como para la prevención del bocio por su riqueza de yodo. Los beneficios que se le atribuyen son tantos que hasta un científico norteamericano de hace cincuenta años manifestó que *de los catorce elementos esenciales que se conocen como fundamentales para las funciones metabólicas apropiadas del cuerpo humano, 13 existen en la kombu*. Según él, debería por estas razones estar a disposición de toda la gente en todos los países.

También en Japón hay tiendas que no venden otra cosa que productos extraídos de este alga. Allí pueden encontrarse más de 300 alimentos o condimentos elaborados a partir de ella. Tales como encurtidos, dulces, tes y aperitivos.

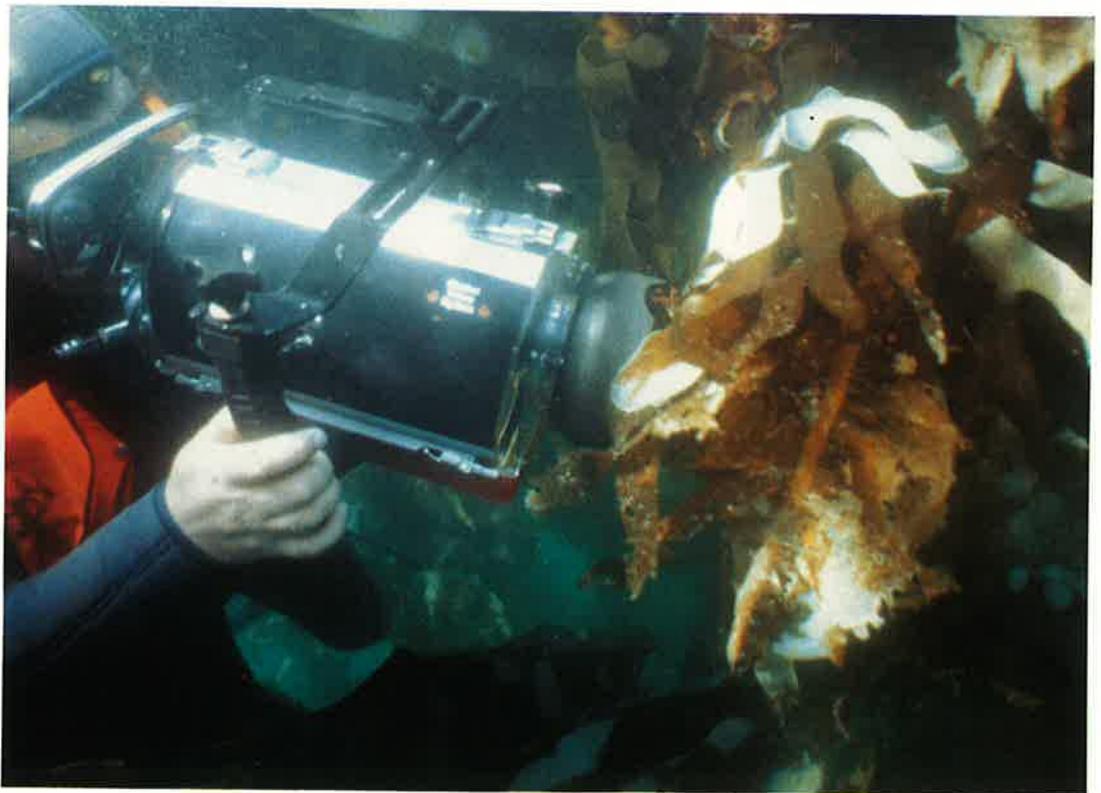
Agar-Agar (Ocle)

España es el primer producto de Europa de este tipo de alga, que se encuentra extendida a lo largo de la cornisa cantábrica. Su extracción suele coincidir con los meses de otoño y existen en la actualidad proyectos para llegar a un cultivo extensivo de esta variedad. Produce una gelatina firme que en Japón se emplea para la fabricación de gelatinas que acompañan a las macedonias de frutas y verduras, dado que su sabor neutro no afecta al sabor natural de sus acompañantes.

En nuestro país se la utiliza hoy en la industria cosmética y en la



Algunas especies se encuentran adheridas a las cuerdas de mejillón.



de alimentación, constituyendo una fuente de recursos nada despreciable para buena parte de la población costera del norte de la península.

Carrageen

También es llamada musgo de Irlanda y se ha usado durante siglos por sus propiedades gelatinosas. Se la usa como espesante de sopas, cocidos y salsas, ya que su rico sabor mineral confiere al plato un gusto característico. Se encuentra abundantemente en Irlanda, aunque también en el norte de España.

Entre sus propiedades está su poder curativo ante la diarrea, los trastornos urinarios y, sobre todo, las afecciones pulmonares. Durante la Segunda Guerra Mundial, cuando había escasez de alimento en las islas del Canal de la Mancha, la población comió grandes cantidades de la *carrageen* local y debido a ello se registró una marcada disminución en el número de resfriados en infecciones bronquiales. Asimismo es rica en minerales, especialmente yodo, al tiempo que también pasa por ser un buen suministrador de vitamina A.

Wakame en Galicia

La *wakame* es junto con la *nori* y *kombu* el alga más apreciada en la cocina japonesa. Nativa de aquellas aguas, ha sido localizada recientemente en las de Galicia por un equipo de biólogos del Centro de Investigaciones Submarinas (CIS). Un informe de dicha entidad privada explica que lo ha sido fundamentalmente en las cuerdas de cultivo de mejillón de El Grove. Dicho equipo, compuesto por Javier Santiago, Carlos Durán y Rosina Acuña, fue también el protagonista hace meses del hallazgo en las aguas gallegas de otra alga de origen japonés —la *Sargassum muticum*—, que presentaba unas características de invasión perjudiciales para el ecosistema del litoral gallego y para su explotación económica.

El informe del CIS señala un cambio que la *wakame* o *Undaria pinnatifida* presenta otras circunstancias a la anterior y *no se prevé que pueda originar grandes perjuicios económicos, por lo menos a corto plazo*. Explican que por tratarse de una especie que vive fija al sustrato no supone ningún peligro para la navegación ni es posible que por su desarrollo pueda llegar a obtener colectores o las redes de las granjas de cultivo, como sí sucede con la *Sargassum*. No se atreven tampoco a vaticinar consecuencias ecológicas perniciosas por su presencia en el litoral peninsular, *ya que se requieren estudios más profundos y particulares para conocer los efectos de su implantación, afirman en el informe*. A pesar de todo expresan sus reservas por su aparición, al tratarse de una especie foránea que ha llegado hasta nuestras costas presumiblemente por la importación de semilla de ostra japonesa para los cultivos marinos.

Un fenómeno similar al registrado en Galicia con este alga fue anteriormente conocido en Francia, donde su aparición fue también atribuida a las importaciones de semilla de ostra japonesa. En Nueva Zelanda, donde también ha llegado a extenderse, se cree que llegó transportada de forma involuntaria por las embarcaciones de pesca japonesas y coreanas que se dedican en sus aguas a la pesca del calamar. También se la ha localizado fuera de su entorno

La industria farmacéutica, alimenticia e incluso cosmética son algunos de los destinos de las algas.



Las propiedades alimenticias de la wakame no son nada despreciables.

natural en la isla australiana de Tasmania, a donde se cree que llegó transportada también involuntariamente por los barcos que llevaban viruta de madera desde esa isla a Japón y seguramente en el agua de lastre que suelen portar esos barcos hasta llegar a los puertos australianos.

El CIS considera que la erradicación de este alga, al igual que sucede con la *Sargassum muticum*, *está fuera de cuestión*. Según ellos, porque posee una capacidad de reproducción elevada, al tiempo que presenta unas características que la hacen escapar completamente a cualquier tipo de control. Proponen como primera medida en este sentido, el llegar a un conocimiento completo del crecimiento de este alga en nuestras aguas, estudiar su desarrollo, así como datos sobre su ecología, biología, distribución, expansión y cartografía. Asimismo, consideran que una manera de evitar que se sigan introduciendo especies foráneas de forma involuntaria sería mediante la adopción de medidas de prevención. Fundamentalmente, llevar a cabo estudios sobre las repercusiones que han tenido en otros países las especies que se pretenden importar y creando estaciones de cuarentena en donde se analizarían los agentes patógenos que pudieran portar. Todo esto referido sobre todo a la ostra que se ha convertido en el vehículo por el que se han introducido todas estas algas y especies foráneas de las aguas españolas.

Cultivo en proyecto

Dada la dificultad de su erradicación y su posible valor económico, el CIS propone también llevar a cabo un cultivo experimental, para que su presencia en nuestras costas lo sea de forma más controlada. Dada su riqueza alimenticia, con presencia de vitaminas, sales minerales, oligoelementos y un alto porcentaje de proteínas, creen que podría tener un buen rendimiento a largo plazo. En Japón de hecho supone el modo de vida de parte de su población costera. No en vano se producen allí hasta 170.000 toneladas anuales que luego son utilizadas en sopas, como la famosa

ALIMENTO

DE FUTURO

Las propiedades alimenticias que presenta la mayor parte de las algas comestibles las hacen pasar hoy por hoy por uno de los alimentos del futuro. Cuando se habla de

las dificultades que encuentran algunos pueblos para conseguir una dieta adecuada y cuando por el contrario, se constata la sobrealimentación de las sociedades más desarrolladas, las algas surgen como un punto de equilibrio. Japón, como en otros adelantos, conoce una floreciente economía basada en el cultivo

de las algas y cuenta para ello con una tradición de años y una cultura culinaria. Los gustos culturales de Occidente son los que, en principio, pueden impedir un desarrollo de estas especies. No obstante, la versatilidad de sabores de algunas algas, la capacidad que tienen para mezclarse con otros ingredientes y, más que nada, la posibilidad de extraer de ellas componentes para la industria alimenticia, farmacéutica y química en general, hacen que se pueda hablar de ellas como de una explotación de futuro.

M. P.

Más de 300 buques españoles nos dan la razón

HEMPEL'S Antifouling NAUTIC

Autopulimentantes para pesqueros



PINTURAS HEMPEL, S.A.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 • 08080 BARCELONA

TELÉFONO (93) 713 00 00 - TÉLEX 52754 hemp e - TELEFAX (93) 726 61 44

Oficinas y fábrica Carretera B. 142 a Sentmenat. K. 3,8 - 08213 POLINYÀ (BARCELONA)

Hay algas que presentan mayor cantidad de fibra, minerales y proteínas que algunos de nuestros alimentos más comunes.

sopa de miso, en salsas, en ensaladas, con carnes, aderezadas con azúcar a modo de dulce, en arroces y con pescados. Su sabor suave y su forma de hoja la hacen por eso mismo ser una de las algas comestibles de más diferentes usos, de manera que se han llegado a registrar 22 formas diferentes de prepararlas dentro de los platos japoneses más comunes. De este modo, a pesar de constituir una especie foránea, podría llegar a ser la base económica de algunas pequeñas empresas que se dedicaran a su cultivo y explotación. Algo que habría realmente que estudiar primero y que chocaría, no obstante, con la escasa costumbre alimenticia española de contar con las algas para la mesa. Una circunstancia que, sin embargo, puede ir cambiando en el futuro. Argumentos para que esto ocurra, desde luego no faltan. ■

M. P.



El verano propicia el consumo de especies de pequeño tamaño

PEZQUEÑINES NO, gracias



A pesar de las prohibiciones establecidas en los textos jurídicos, tanto de la Administración central como de las Comunidades Autónomas, y de las «amenazas» hechas desde Bruselas para controlar más las capturas en el Mediterráneo, la pesca de inmaduros, motivada por el uso de mallas estrechas, es una práctica muy extendida en nuestra costa. La comercialización de alevines de especies como el boquerón, la sardina o la pescadilla se realiza de forma clandestina, lo que dificulta su erradicación. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del FROM, promueve periódicamente campañas con las que pretende desviar el consumo hacia especies de mayor tamaño.



NUESTRO país se encuentra entre las naciones del mundo con mayor consumo de pescado por habitante y año. Tan sólo en 1989, los españoles tomamos casi 30 kilos de productos del mar por persona, a pesar de que, según los datos sobre demanda alimenticia de los españoles elaborados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el consumo de pescado fresco descendió en casi un kilogramo por persona respecto a la temporada anterior. Por otra parte, la dieta mediterránea ha invitado tradicionalmente a los consumidores a adquirir las proteínas, minerales y vitaminas procedentes de las frutas, hortalizas y pescados sobre las derivadas de la carne.

Ante estas circunstancias, no puede sorprendernos que nuestro país posea una de las mayores flotas pesqueras del mundo y que la demanda de consumo de productos del mar, tanto frescos como congelados, se encuentre entre las más altas de las naciones industrializadas. Es especialmente durante el verano cuando el consumo, tanto de pescado como de mariscos y moluscos, se incrementa notablemente. En la costa, degustar estos productos en chiringuitos y restaurantes es otro de los atractivos de la época estival.

Sin embargo, enmascarados bajo el nombre de otras especies (particularmente con la denominación de «chanquetes»), en muchas ocasiones se consumen alevines de boquerones, sardinas e incluso pescadillas, lo que pone en peligro las reservas de estos peces. Pero las capturas de inmaduros afectan también a otras especies. En Cataluña, por ejemplo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Instituto Español de Oceanografía, ha realizado en la presente temporada exhaustivos informes sobre la pesca del pulpito.

El problema no es nuevo. Ante el peligro que supone para la reproducción y continuidad de las especies marinas la captura de alevines, son muchas las disposiciones judiciales que regulan, prohíben y sancio-



La comercialización de alevines de especies como el boquerón o la sardina se realiza fuera de los círculos legitimamente establecidos.



nan la pesca de inmaduros en nuestro país.

En Andalucía, la Resolución de 19 de noviembre de 1984 de la Dirección General de Pesca de la Junta establecía la prohibición del uso de determinadas artes y la obligatoriedad de una autorización expresa para la pesca de *Aphya minuta* con el fin de evitar la confusión de esta especie en estado adulto, conocida como «chanquete rosa-

do» y los alevines de especies como el boquerón o la sardina que, igualmente, se conocen vulgarmente como chanquetes.

Esta medida contribuyó al éxito de la intensa campaña de control de inmaduros desarrollada por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía durante los años 1984 y 1985, dentro de un amplio programa de recuperación de los recursos pesqueros anda-

da la pesca con las artes de boliche, jábega, media jábega, birorta y cualquier otro arte cuya red tenga una malla inferior a la que se reglamenta expresamente en la legislación de pesca. Asimismo, regula una veda indefinida de la pesca del *Aphya minuta* y de aquellas especies cuyas dimensiones mínimas no estén establecidas en los textos legales y no alcancen en estado adulto una talla de nueve cen-

La Administración central también ha estudiado detenidamente el problema. En diciembre de 1986, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se adaptaba la regulación de la pesca con artes de «cerco» en nuestro país a la normativa existente al respecto en la Comunidad Europea. Esta adaptación suponía una modificación en las tallas mínimas de las capturas realizadas por los barcos de cerco en las especies de aguja, boquerón, boga, caballa, palometa negra, jurel, pargo, sardina y salema (en el litoral cantábrico) y el jurel, lisa, lubina y dorada (en el resto del caladero nacional), con el objetivo de contribuir a una mejor conservación de los recursos pesqueros en los caladeros de nuestro país. Asimismo, en noviembre de 1989 se dio a conocer la postura de la Administración pesquera española totalmente contraria al uso de redes pelágicas de deriva, ya que la autorización de dicho arte, según la Administración, incide fuertemente en determinadas pesquerías, particularmente en la pesca de túnidos y especies afines. La Administración pesquera española entiende que este arte deteriora el medio marino, ya que no es selectivo y permite la captura de todo tipo de especies, incluidas las protegidas, por lo que supone un grave riesgo para la conservación y explotación racional de las especies marinas. La Administración española no sólo prohíbe el uso de este arte en los barcos españoles, sino que además ha exigido a la Comisión Europea que tome medidas oportunas para que tales redes no sean utilizadas tampoco por las flotas comunitarias, especialmente en las zonas en las que concurren también nuestros barcos.



luzes. En la actualidad, Andalucía cuenta con una Comisión Regional de Control de Capturas y Comercialización de Productos Pesqueros encargada de coordinar las competencias que, en esta materia, tienen las Consejerías de Agricultura y Pesca, Salud y Servicios Sociales y Gobernación.

En una nueva Resolución de 20 de junio de 1988 se dice que, no sólo es necesario mantener la prohibición del uso de determinadas artes (contemplada ya en la Resolución de 1984) sino que, además, es imprescindible establecer una veda indefinida para la pesca de *Aphya minuta*, con el fin de que no existan dudas sobre la prohibición de la captura y venta de esta especie. En esta normativa se recoge, por otra parte, que, dentro del litoral andaluz, queda prohibi-

tímetros, por lo que queda prohibida su captura y posterior venta en lonjas.

En la Resolución andaluza de 20 de junio de 1988 se contempla, además, que la Dirección General de Pesca de la Junta, una vez informada al respecto, podrá levantar total o parcialmente la veda establecida y lo pondría en conocimiento, a través del *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, para que lo sepan quienes deseen pescar dichas especies y puedan solicitar la autorización por parte de dicha Dirección General para hacerlo. En este sentido, queda derogada, por ésta, la Resolución de 19 de noviembre de 1984 que establecía la obligatoriedad de obtener autorización expresa para la pesca de chanquetes y especies similares.

Control en el Mediterráneo

Sin embargo, parece ser el Mediterráneo la zona en la que la protección de especies pequeñas se realiza con mayor intensidad. Recientemente, el comisario europeo de Pesca, el español Manuel Marín, ha anunciado que próximamente se repartirán una serie de licencias a

los barcos que faenen en el Mediterráneo con el objeto de controlar las capturas que se realizan en dicho mar ya que, al contrario de lo que existe en otras aguas comunitarias, como el Mar del Norte y el Océano Atlántico, en el Mediterráneo no se da ningún control por parte de la Comunidad Europea sobre la cantidad de pescado que de él se extrae. Según Manuel Marín, «la situación actual de las reservas es preocupante y la supervivencia de algunas especies está amenazada a consecuencia del exceso de pesca». Para el comisario Marín, «esta vez será el número de peces el que determine el número de barcos, y no al revés». En el nuevo sistema propuesto por Bruselas, las licencias se reparten en función de los recursos disponibles, determinados por medio de una investigación científica hecha por organismos especializados de «los doce».

Por otra parte, con objeto de preservar las especies marinas y el conjunto del ecosistema del Mediterráneo, la Secretaría General de Pesca, siguiendo recomendaciones de la FAO y de los organismos encargados de velar por la conservación marina, ha venido aplicando en los últimos años una política racional de la explotación de los recursos pesqueros en caladeros nacionales para permitir la regeneración de los recursos pesqueros y la conservación del mar. En este sentido, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha desarrollado varios mecanismos para ejercer un control sobre la pesca en determinadas zonas y entre ciertas especies cuyo crecimiento está amenazado, tanto por el incremento del consumo como por la intensificación de la extracción en la actividad pesquera. Así, la Secretaría General de Pesca ha regulado en determinados momentos una normativa que delimita el tamaño de redes y fija un calendario de vedas, espaciales y temporales, con objeto de mantener las especies en determinados fondos, así como prohibiendo la pesca indiscriminada en fines de semana, o propiciando determinados ceses de actividad en momentos en que se produce la regeneración de los caladeros.

En esta línea, se publicó en



Las campañas publicitarias han servido para concienciar a los consumidores de la necesidad de no adquirir determinadas especies. Sin embargo, éstas no han sido siempre del todo efectivas.





1988 un Real Decreto que regulaba la pesca de arrastre, fijando en 40 milímetros el tamaño mínimo de las redes para faenar en el Mediterráneo; permitiendo, no obstante, dicha norma un período transitorio de adaptación progresiva de cuatro años, con el fin de facilitar al sector pesquero su adaptación gradual; autorizando, entre tanto, el uso de mallas de 36 milímetros.

Otra de las especies que más preocupa a la Administración pesquera española es la del «pulpito», en la que se aplica la misma normativa con la intención de preservar a la especie juvenil del pulpo del expolio prematuro al que se somete un recurso cada vez más escaso en el Mediterráneo. Además, la práctica frecuente en Cataluña de emplear artes de arrastre para la pesca del «pulpito» está ocasionando, según la Administración central, graves perjuicios no sólo entre el pulpo adulto, sino también sobre

otras especies juveniles como la breca, la dorada, la merluza o el salmonete.

Aunque la Generalitat, en uso de sus atribuciones, ha permitido la pesca de esta especie juvenil con malla de ocho milímetros en sus aguas interiores; la Secretaría General de Pesca considera que la pesca del «pulpito», fuera de esas líneas de aguas interiores, puede poner en peligro la especie del pulpo y otras que, en la captura de éste, se arrastran con él en todo el Mediterráneo.

En este sentido, el Ministerio de Agricultura y Pesca, a través del Instituto Español de Oceanografía, ha realizado durante la pasada primavera una serie de trabajos sobre la pesca del pulpito por los arrastreros del litoral catalán. Para ello, miembros del Instituto Español de Oceanografía de Mallorca se trasladaron a las localidades de Tarragona, Cambrils, Palamós y Blanes donde «in situ» estudiaron el «daño» que la captu-

ra del pulpito ocasiona sobre estas especies. La llegada de los especialistas del IEO ocasionó cierta tensión entre los pescadores de la zona que incluso llegaron a plantear la posibilidad de un plante, aunque finalmente no llegó a producirse ningún tipo de movilizaciones por parte de los pescadores.

Según los trabajos realizados en aguas catalanas por los biólogos Pere Oliver y Federico Alvarez, la malla de menos de 36 milímetros que utilizan los pescadores de arrastre del litoral catalán para la pesca del pulpo perjudica la supervivencia de otras especies. El estudio determina que, por cada dos o tres kilos de pulpo capturado, se atrapan unos 87 kilos de otras pequeñas especies. Una parte de estos alevines son merluzas, pero una gran proporción de lo capturado son especies no comerciables, la mayor parte moralla, cuya captura supone un enorme peligro para el equilibrio biológico del Mediterráneo.

En el informe se estima que por cada 200 millones de pesetas anuales obtenidas por la pesca del pulpo se destruyen unos mil millones de pesetas por la captura de otras especies de menor tamaño.

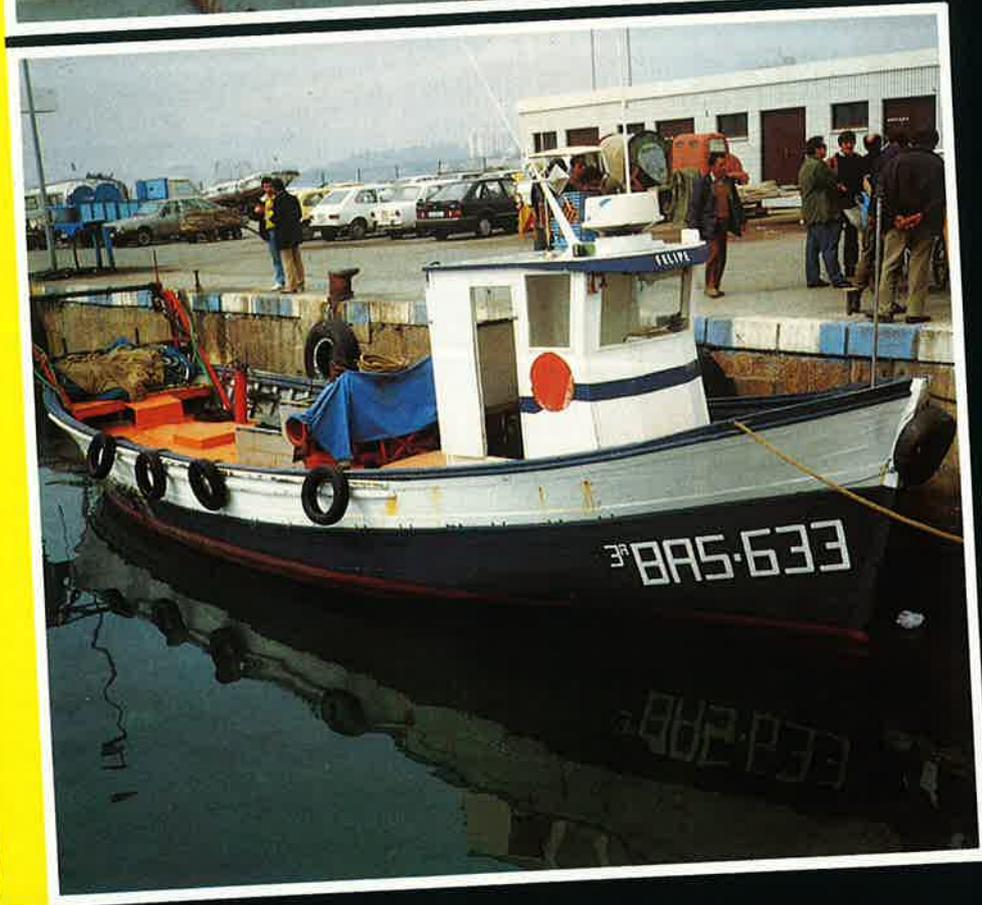
Los pescadores del litoral catalán esperan los informes que sobre los trabajos realizados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en la zona, se les dará próximamente. Según el Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Palamós, Amadeo García, se espera con optimismo los resultados de dichos trabajos, «estamos convencidos de que nos van a dar un plan experimental, un período transitorio para adaptar las mallas, por lo que podremos pescar pulpo».

Comercialización clandestina

A pesar de las disposiciones y del control que existe contra la pesca de alevines y de especies aún inmaduras, lo cierto es que su completa erradicación de nuestras costas es algo sino imposible, al menos sí difícil de conseguir.

Aun cuando en ocasiones se puede permitir la venta en lon-

ja de pescados de pequeño tamaño (los que quedan al final de determinadas artes), en realidad la comercialización de alevines está prohibida de hecho en los círculos comerciales legítimos, esto es, lonjas y mercados. Si bien esta comercialización se efectúa por caminos indirectos, saltándose todas las disposiciones y normativas jurídicas existentes. «A pesar de la legislación al respecto, la creación de comisiones especiales (presididas por los gobernadores civiles) encargadas del tema y de la coordinación existente entre las distintas Administraciones (central, autonómica y locales) para erradicar la pesca y comercialización de inmaduros, ésta es muy difícil de parar, ya que es una práctica muy extendida en nuestro litoral. En ocasiones, son pescadores temporales los que se dedican a estas tareas; otras, se persigue a los bolincheros. La comercialización de las especies se realiza fuera de la lonja, directamente del pescador al consumidor o al propietario de chiringuitos o restaurantes», comenta Alfredo Martínez, jefe del servicio de la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía.



Campañas institucionales

Para evitar el consumo de las especies pequeñas, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del FROM, realiza periódicamente campañas para concienciar a los consumidores de la necesidad que tiene las especies de crecer y reproducirse, con lo que se asegura la continuidad de las especies. «Nosotros no tenemos una labor sancionadora, ni perseguidora, nuestra labor es divulgadora e informadora», dice Enrique Rolandi, director de los servicios técnicos del FROM. «Hace seis o siete años y, ante las noticias que nos llegaban sistemáticamente sobre la pesca de alevines de determinadas especies, se decidió que debíamos promover campañas, a través de todos los medios de información (prensa, radio y televisión) para prohibir el consumo de alevines y desviar ese hábito hacia especies de mayor tamaño. El éxito que obtuvimos con la campaña de «PEZQUEÑINES, NO GRACIAS» fue in-

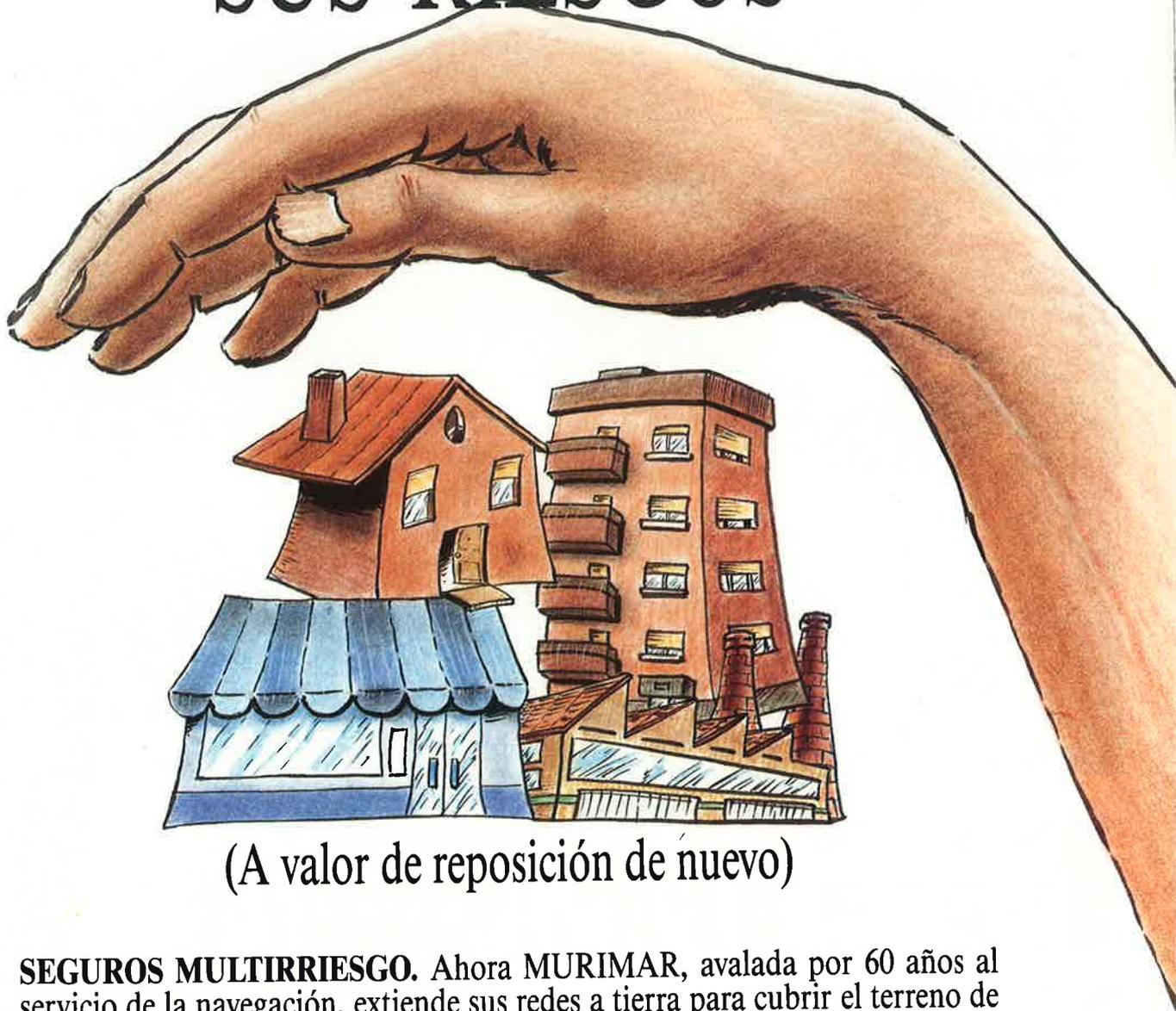
menso ya que hoy aún todos recuerdan aquel spot. En aquella campaña intentamos la participación de todos los implicados en el consumo de pescado: detallistas, mayoristas y cofradías de pescadores, todo ello fue acompañado de distintas disposiciones procedentes de la Administración prohibiendo la captura de

especies de pequeño tamaño.» Con el verano, el consumo de alevines de especies en determinadas zonas del litoral español crece extraordinariamente; de ahí que, durante la presente temporada estival han sido muchos los Ayuntamientos y entidades locales las que han informado a sus poblaciones y a los

turistas de la prohibición existente sobre el consumo de chanquetes, tal como ha ocurrido con el Ayuntamiento de Fuengirola, y las campañas promovidas, en este sentido, desde la propia Junta de Andalucía. ■

Ana DIAZ

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

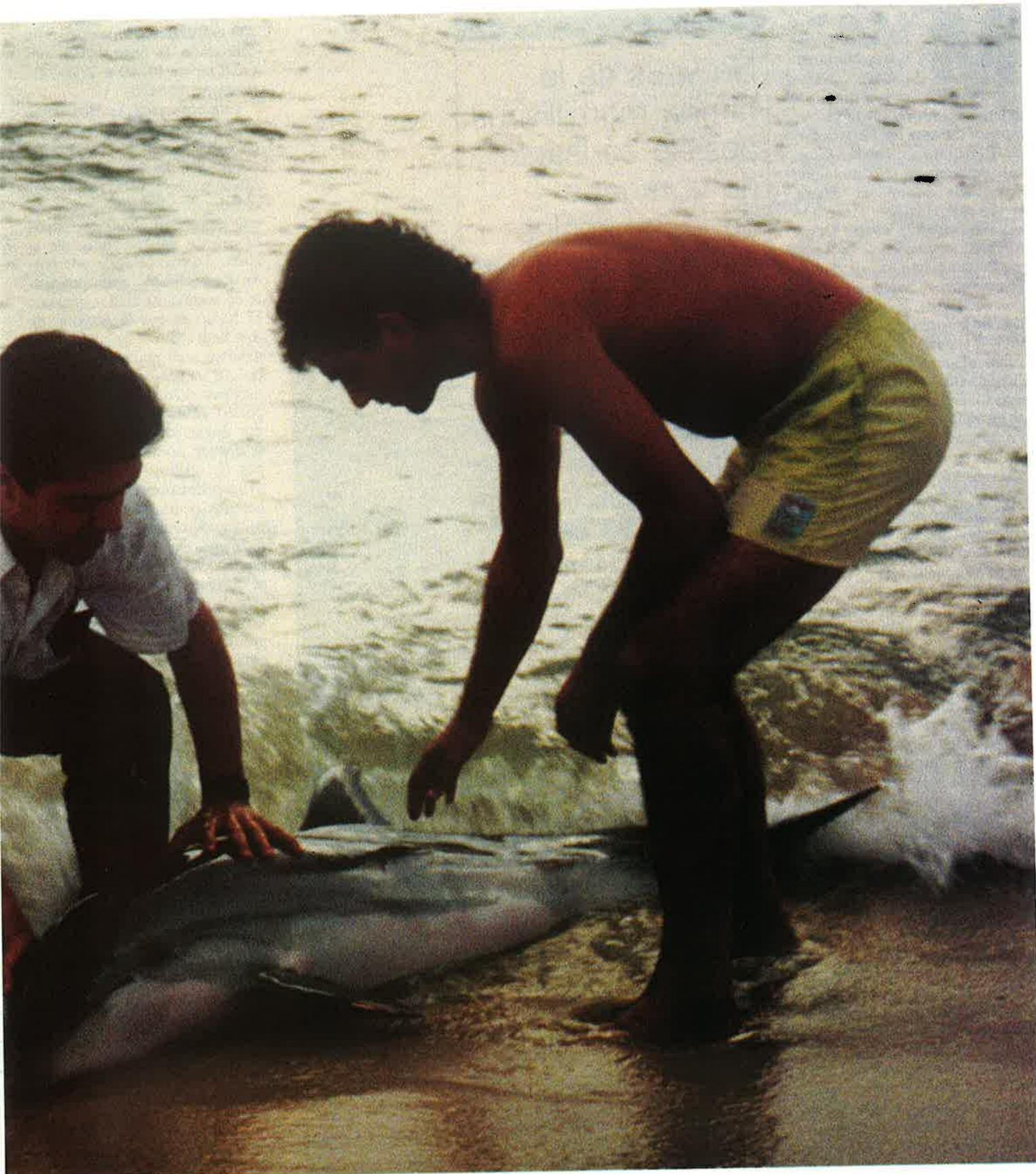
DIEZMADA LA POBLACION DE DELFINES



EPIDEMIA EN EL MEDITERRANEO

Una extraña enfermedad ha ocasionado la muerte de cientos de delfines en aguas del Mediterráneo, en cuyas costas se hallaron en los últimos meses más de 250 ejemplares moribundos. Detectada la enfermedad por primera vez en las costas de Valencia, se ha ido extendiendo al resto del lito-

ral. Según un informe científico hecho público por la Conselleria de Agricultura de la Generalitat de Cataluña, la causa de las muertes probablemente es consecuencia del llamado morbillivirus y que pertenece al mismo grupo que el que provoca en las per-



sonas el sarampión o la peste bovina. Se trata de una enfermedad conocida como el «moquillo de las focas». La conclusión de los investigadores españoles ha sido confirmada por el laboratorio Kennedy de Belfast. Todos los investigadores coinciden en se-

ñalar que se trata de un agente que posiblemente se ha introducido a través del medio marino desde el Atlántico. En medios investigadores españoles no se descarta la posibilidad de que en estas muertes haya influido también algún agente tóxico.

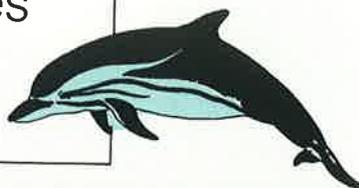
MAS de 200 delfines listados han aparecido muertos en extrañas circunstancias a

lo largo del litoral mediterráneo español durante los últimos meses. El fenómeno, que fue detectado primero en la Comunidad Valenciana durante el verano, ha ido extendiéndose luego a lo largo de nuestra costa. Desde Almería a Cataluña, pasando por Baleares, han ido apareciendo animales enfermos o simplemente muertos, lo que no ha dejado de sorprender a la opinión pública en unas playas por esas fechas abarrotadas de turistas. Fuertemente debilitados y de aspecto enfermizo, algunos de los ejemplares que llegaron agonizantes no pudieron ser salvados de su extraña dolencia, a pesar de los intentos de biólogos y científicos.

Lo insólito de la enfermedad ha hecho que en principio se plantearan diversas hipótesis sobre su origen, si bien a medida que han ido avanzando las investigaciones se han ido descartando unas y afianzando otras. De esta manera, se ha llegado a plantear una explicación de la muerte de estos cetáceos por intoxicación indirecta de algas o por la acción de algún parásito. No obstante, la más certera parece ser la que atribuye estas muertes a la acción de un agente infeccioso, cuyos efectos se hayan visto reforzados por una depresión del sistema inmunológico de los animales, asociado todo ello a la presencia de policlorobifenilos (PCB), un contaminante, en sus cuerpos.

El hecho de que sólo se haya detectado la epidemia en algo más de 200 ejemplares no significa, que sólo sean éstos los afectados. Según distintos investigadores, conocer el número exacto resulta francamente difícil, por cuanto las evaluaciones de este tipo en un medio como el mar son prácticamente imposibles. Los mismos medios apuntan a que los cuerpos que se recogen o los animales envarados son sólo una parte de los afectados por la epidemia. Ricardo Aguilar, de la asociación ecologista *Greenpeace*, señala en este sentido que podría haberse detectado la enfermedad en tan sólo un 0,5 o un 1 por cien de los realmente afectados, de manera que si han sido

Un virus de la familia morbillivirus posible causante de la muerte de los animales en el litoral español.



200 ejemplares en los que se ha constatado la enfermedad, podrían ser de 10.000 a 20.000 los realmente dañados.

Esta explicación se debe, sobre todo, a las propias características del delfín listado. Es ésta la especie de delfines más común del Mediterráneo y habita a profundidades de 500 a 600 metros, lo que en un mar como éste supone vivir a muchas millas de la costa. Especie pelágica por tanto, que se alimenta principalmente de anchoa, sardina y calamar. El hecho de que la mayoría de los individuos encontrados muertos sean machos se explica porque las hembras encontrarían mayores defensas contra el supuesto virus. Los delfines listados viajan en grandes grupos y se dividen normalmente en grupos de adultos y juveniles. La preponderancia de machos muertos podría reflejar también su densidad relativa en las aguas mediterráneas españolas durante esta época o algunos aspectos de su fisiología que los hace más vulnerables frente a las hembras. Los machos, por ejemplo, no pueden reducir su nivel de contaminación de la misma manera que las hembras, que pasan los productos tóxicos contenidos en su grasa a sus crías, eliminándolos de sus cuerpos pero transmitiéndolos a la siguiente generación. En este caso concreto los delfines listados machos tienen niveles tres veces superiores a los de las hembras. Tampoco la epidemia ha afectado a otras especies, ni tampoco a otras variedades de delfín, por lo que se abunda en la tesis de que haya sido un virus el causante. Otro de los fenómenos paralelos registrados es la gran cantidad de parásitos encontrados en los ejemplares muertos o enfermos, lo que viene a decir de su bajada de defensas. Hipótesis que son manejadas por los científicos para llegar a una conclusión certera sobre las causas.

Otras especies

Si bien en esta ocasión no ha resultado dañada ninguna otra especie, la epidemia que actualmente padece el delfín listado del Mediterráneo sí cuenta con algunos antecedentes similares. El más reciente, el ocurrido a principios de este año en las costas



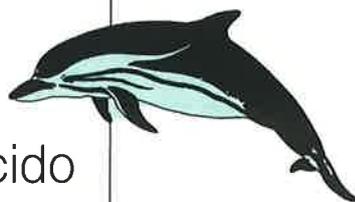
del golfo de México, en los Estados Unidos. Apareció allí un número elevado de delfines mulares en avanzado estado de descomposición, sin que por el momento se hayan podido conocer las causas de esa mortandad, para lo que no ha sido de gran ayuda el análisis de los cuerpos recuperados. También en Estados Unidos, pero un año antes que este suceso registrado en el golfo de México, se observó también una más elevada mortandad en delfines mulares y listados a lo largo de la costa Este. La investigación llevada a cabo para explicar el fenómeno dio como conclusión que las muertes habían sido causadas por algas tóxicas. Una conclusión que fue severamente criticada por otros científicos y por la propia *Greenpeace*. Según esta organización, los delfines aparecieron en las costas con una alarmante variedad de síntomas, los cuales parecían indicar un mal funcionamiento del sistema inmunológico. *Sin embargo, los investigadores no prestaron ninguna atención a los altos niveles de polución acumulados por la población de delfines afectados, llegándose a encontrar en un macho un*

nivel de 6.800 partículas por millón de PCB en el hígado, señala la asociación ecologista. Greenpeace afirma que la teoría de las algas tóxicas se basa únicamente en la presencia de una toxina de alga en la mitad de los ejemplares de una muestra igualmente reducida de animales, por lo que no la da por muy válida y atribuye más el fenómeno de la contaminación a otras causas. El ca-

so, no obstante, no ha sido cerrado todavía.

La epidemia sufrida por las focas del Mar del Norte el año pasado es otro caso que ha afectado a un mamífero marino. Las discusiones científicas sobre las razones que la produjeron continúan aún en la actualidad, de manera que hay quien pone el énfasis en la temperatura elevada de las aguas, que coincidió

Epidemias parecidas se han producido en los Estados Unidos y en las focas de los mares del Norte.



con la mortandad. Según esta explicación, las focas son extremadamente sensibles a las temperaturas, ya que al aumentar salen a tierra en mayor número y con mayor frecuencia, lo que aumenta las oportunidades de que las enfermedades sean transmitidas entre ellas, desencadenando la epidemia.

Otra explicación, relacionada también con la anterior, es el impacto de los contaminantes en sus organismos. Al afectar a su sistema inmunológico, facilitaría no sólo que una bacteria o un virus se pudiese instalar en su organismo, sino que además reduciría su capacidad para combatirlo. Este argumento se basa en la comprobación de que la mayoría de las focas que murieron sobrevivieron durante algún tiempo en un estado de debilidad que les impedía sumergirse y alimentarse. Para sobrevivir hicieron uso de sus reservas de grasa, donde se encontraba acumulada la mayoría de los elementos contaminantes, con el resultado de que se liberaron en su sangre grandes concentraciones de estas sustancias tóxicas. Algo que se pudo comprobar en las necropsias realizadas, que mostraban los hígados y riñones altamente afectados y.

Otro caso de epidemia no demasiado conocido y que no ha trascendido a la opinión pública es el ocurrido con la ostra roja del Mediterráneo hace ahora cinco años. Una epidemia que afectó únicamente a esta especie hizo que prácticamente desapareciera de este mar, desde Cataluña a Chipre. Sin embargo, hoy se está recuperando, de manera que la epidemia sólo afectó a los individuos más débiles, o mejor dicho, dejó a salvo a los dotados con mejores defensas, lo que ha hecho que la especie no se pierda, aunque sí estuvo en serio peligro de extinción.

En el caso de los delfines listados del Mediterráneo, las causas que han provocado la muerte de tantos ejemplares se mueven por el momento bajo hipótesis meramente especulativas. No obstante, tiene relación con las anteriores en que se produce en aguas próximas a países industrializados y, por tanto, más contaminadas. Los estudios, sin embargo, no llegan a atribuir a la contaminación del mar la causa final, sino más bien el desen-



cadena de una bajada de defensas que, a su vez, hubiera provocado tal debilidad que cualquier virus hubiera podido desarrollarse con facilidad en la especie. La posibilidad de un vertido tóxico letal parece por tanto descartada, al no afectar por el momento más que a esta especie y ni siquiera al llamado delfín común que, paradójicamente, es menos común en el Mediterráneo que el listado.

Difícil investigación

Apenas detectada la enfermedad, diferentes entidades y organismos nacionales, especialmente ubicados en la zona mediterránea, iniciaron los trabajos de investigación para descubrir las posibles causas de las muertes. En Barcelona, biólogos como Alex Aguilar, de la facultad de Biología desarrollaron los primeros estudios. La Generalitat impulsó una investigación conjunta a través de diferentes departamentos y organismos, entre otros Laboratorios Sobrino de Olot, trabajos que en las últimas semanas ofrecieron los primeros resultados positivos. Posiblemente, según estas investigaciones, la razón principal de esas muertes ha sido consecuencia de un agente vírico del género morbillivirus que produce la enfermedad conocida como «moquillo de las

focas». Estos resultados han sido contrastados y ratificados por laboratorios de otros países como la firma Kennedy en Belfast, aunque se ha decidido seguir con las investigaciones por si existieran también otras causas. El doctor Alex Aguilar ha señalado que en los delfines muertos se observan graves lesiones en el hígado pero en los órganos no se detecta la presencia de virus, razón por la cual no se descarta la presencia de elementos tóxicos.

Además de estos investigadores, las Comunidades Autónomas afectadas y el Instituto para la Conservación de la Naturaleza (Icona) han celebrado una reunión en la que han estado presentes también asociaciones ecologistas. En la reunión se llegó al acuerdo de que las Administraciones central y autonómicas subvencionarían las investigaciones que tratan de ofrecer una explicación sobre lo ocurri-

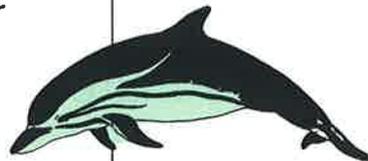
do. Asimismo, el eurodiputado de Euzkadi Juan María Bandrés ha presentado una propuesta al Parlamento Europeo solicitando el apoyo de la Comisión Ejecutiva de dicha Cámara sobre la epidemia que afecta a los delfines. Dicha propuesta fue presentada a petición del Partido Socialista de Mallorca y fue suscrita también en el Parlamento Europeo por Gianfranco Amendola, miembro de la comisión de medio ambiente de dicha Cámara.

La unidad de ecotoxicología de Greenpeace trabaja también estrechamente con la sección española de la organización, con la campaña del Mediterráneo y con los responsables de pequeños cetáceos, así como los científicos de la zona afectada, para asegurar que una investigación completa proporcione la causa de esta reciente y terrible mortandad de delfines. Asimismo, dos barcos

de la organización estudian actualmente la epidemia en aguas del Mediterráneo, mientras aviones y helicópteros del Icona y de otros departamentos afectan periódicos recorridos con el mismo fin. La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana ha organizado en este sentido un sistema de rastreo con un helicóptero que recorrerá el litoral para la detección de animales muertos o varados.

Sin embargo, si finalmente se llega a establecer como conclusión que la causa de la enfermedad se debe a un virus que ataca el organismo de los delfines listados no se podrá hacer mucho tampoco. De ser así, la solución más viable sería la de tratar de descubrir una vacuna capaz de frenar la expansión del virus. Si así se hiciera, el problema siguiente sería inocular esa vacuna a todos los ejemplares que viven por las aguas de este mar. Una tarea imposible de realizar. Por eso mismo, hay quien ha llegado a decir que de tratarse de un virus, las consecuencias son de difícil evaluación y se cree que sólo se salvarán de la epidemia los ejemplares más fuertes y sanos. Una selección natural que dejará a la especie al borde de la extinción en el peor de los casos, aunque permitiría una futura pero lenta recuperación. ■

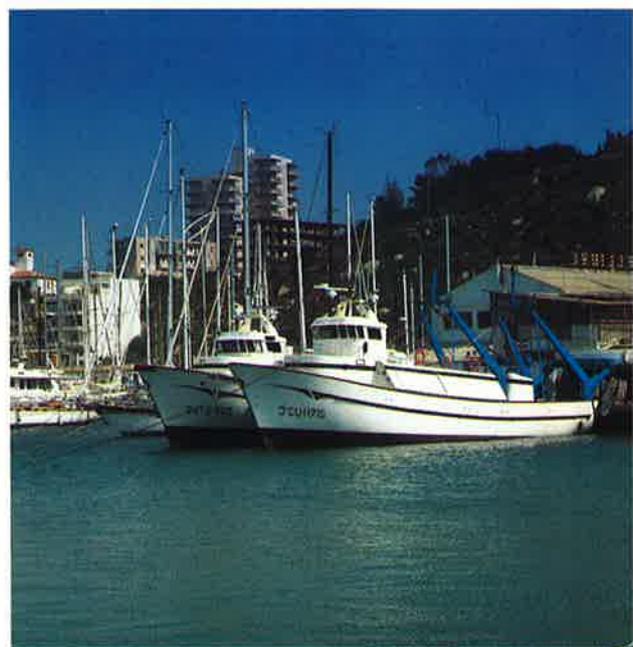
La cantidad de delfines muertos podría superar los 10.000 ejemplares.



Auténtica vocación al Mar.



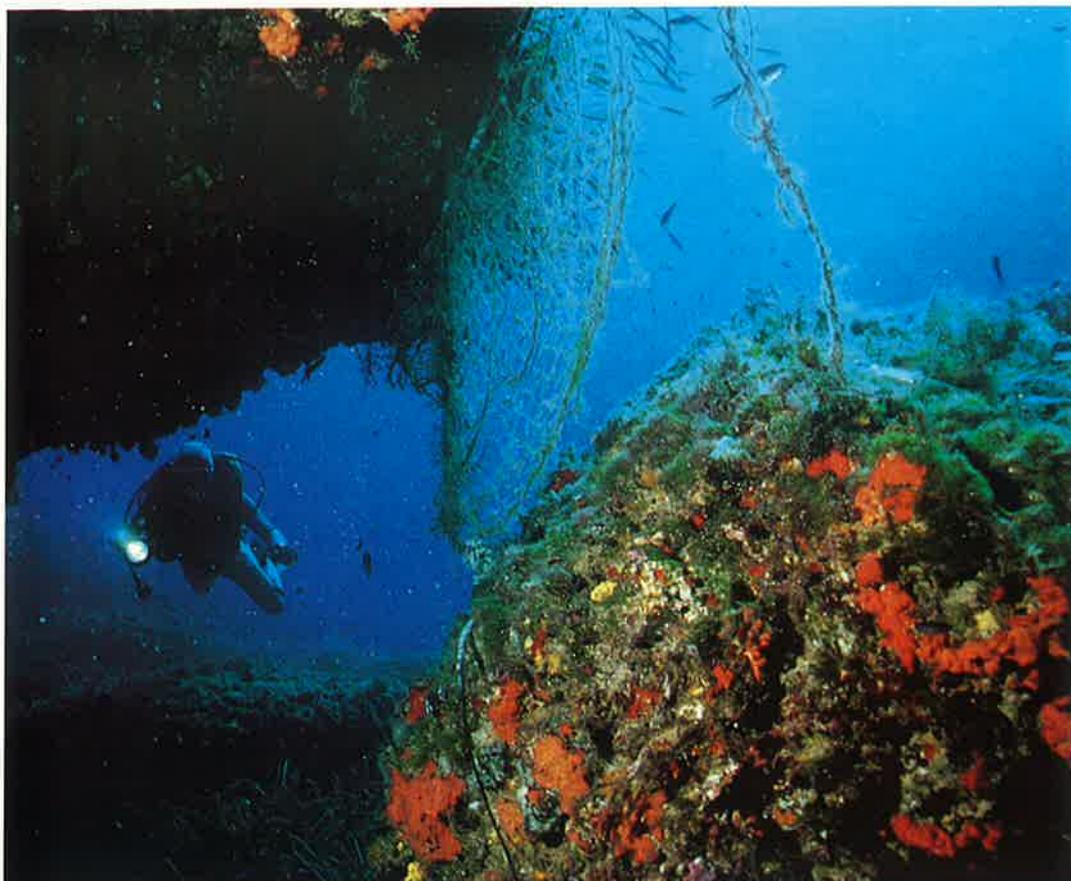
BELLIURE



*Astilleros
Belliure, S.A.*

Aptdo. Correos 133
03710 CALPE (Alicante) ESPAÑA
Tels. (96) 583 03 50 - 583 02 16
Télex 66673 ASBE-E - Fax (96) 583 07 72

CIENTOS DE REDES ENROCADAS RODEAN EL LITORAL BALEAR



REDES ABANDONADAS CEMENTERIO DE Y CRUSTACEOS

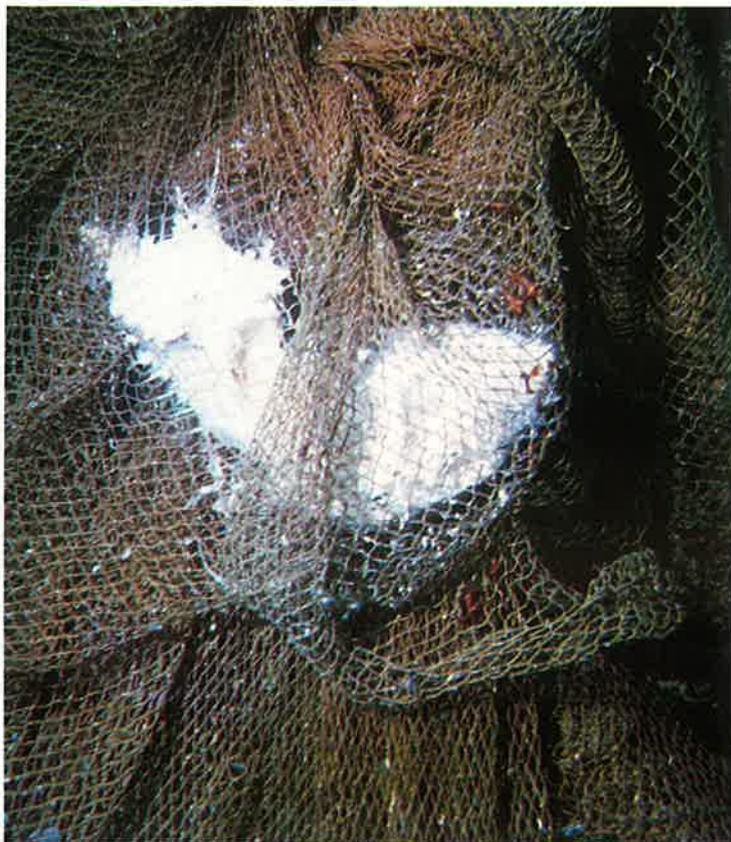
Las costas de Baleares están plagadas de redes abandonadas por pescadores, muchas tendidas ilegalmente, que siguen atrapando peces durante largo tiempo,

deteriorando la fauna marina y causando un daño ecológico de considerable magnitud. Para combatir estos atentados de los fondos marinos, se ha



ABANDONADAS, PECES MORTOS

constituido la Coordinadora para la creación de Reservas Marinas (CORM) integrada por diferentes instituciones y clubes de actividades subacuáticas.



LAS artes de pesca de fondo, generalmente el «trasmallo» o el «cerco», enrocadas y abandonadas en el litoral balear, son las que causan los mayores deterioros en la fauna, atrapando cantidad de peces y crustáceos, muchos de gran tamaño, que mueren enganchados en las mallas o comidos por otros de mayor envergadura.

Las redes están caladas a unos 30 metros de profundidad, por lo que pasan desapercibidas, y sólo conocidas por unos pocos que se dedican al deporte subacuático. Algunas de ellas han sido tendidas ilegalmente, y otras abandonadas por pescadores profesionales al haberseles enrocado. Los clubes de actividades subacuáticas, como el Mediterráneo o el Tritón, dedican los fines de semana a localizarlas y proceder a zarparlas a bordo de lanchas y faluchos.

Ultimamente se han hecho inmersiones en las inmediaciones de las islas de Cabrera y Dragonera, donde existen tendidas en su longitud, cientos de redes, habiendo sacado a flote redes de hasta 400 metros de relinga. Martín Ginard, director del CAS Mediterráneo, manifiesta que «aunque nos cuesta dinero, intentamos apoyar la regeneración de nuestras aguas, así como la promoción de espacios marinos reservados. Cada salida nos cuesta del orden de las 15.000 pesetas; no queremos que se nos pague como profesionales, lo que queremos es que no nos cueste dinero».

Todos coinciden en que los pescadores deberían comunicar a estos clubes o al GOB (Grupo balear de ornitología y defensa de la naturaleza) el lugar donde han abandonado sus redes, pagando unos gastos mínimos para su extracción, beneficiándose de su recuperación. Pero nadie dice nada, pues son redes que están en lugar que no deben, y tendidas en un día que no tenía que ser.

En Mallorca hay un arrecife protegido, comprendido entre Cabo Regana y Cabo Enderrocat, y en las visitas que se han

hecho por parte de estos clubes submarinistas, han encontrado redes de arrastre enganchadas.

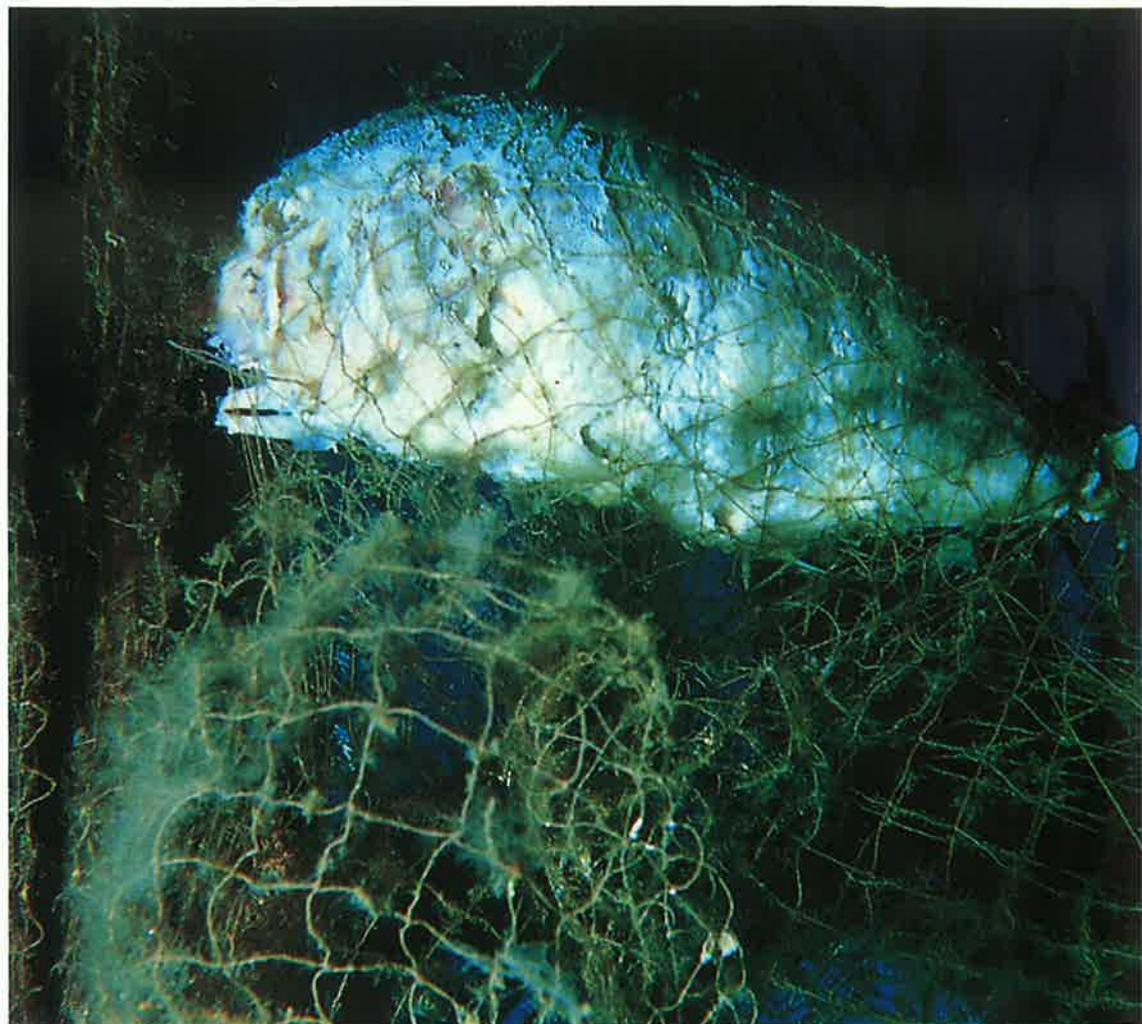
Los arrecifes están protegidos, pero no vigilados, de ahí los enormes desastres que se están cometiendo con el litoral, la flora y la fauna del mar balear.

Reservas marinas

En un intento de coordinar los trabajos de control y potenciación de las reservas marinas, se constituyó la CORM (Coordinadora para la creación de Reservas Marinas) promovida por entidades como el Grupo Universitario de Actividades Subacuáticas, la Sociedad de Historia Natural de las Baleares, Greenpeace, Centro Oceanográfico e Icona, además del apoyo de los Clubes Mediterráneo y Tritón, también de actividades subacuáticas.

El tipo de reservas marinas que se pueden crear depende de la problemática de cada área: el estado de degradación, especies en peligro, presión de la flota pesquera, etcétera, pero, en todo caso, reservas integrales. Si los otros usos se hacen correctamente y con la vigilancia adecuada, se puede conseguir una recuperación notable de los ecosistemas afectados. Tres son las zonas de reserva con las que se pretende llamar la atención de las administraciones para que colaboren activamente en el desarrollo de estos planes de preservación de los fondos marinos.

«Zonas de reserva integral», prohibiendo la pesca profesional y la deportiva, con acceso restringido a finalidades científicas. «Zonas de reserva con aprovechamiento turístico», permitiendo el acceso reglamentado de visitantes a pulmón libre o con escafandra autónoma. Y «Zonas de reserva con restricciones de artes de pesca», donde se permite la pesca reglamentada a la zona de reserva con las restricciones que se consideren oportunas en cuanto a las flotas que ten-



REDES ABANDONADAS, CEMENTERIO DE PECES Y CRUSTACEOS

gan acceso, los tipos de artes permitidas, los cupos de capturas, etcétera.

El hecho en sí, lo que en realidad se denuncia, son las numerosas redes abandonadas en el fondo del mar que continúan matando peces durante meses, y algunas durante años, habiendo desenganchado piezas, ya esqueléticas, que debieron pesar tres y cuatro kilos. Lo normal es que se encuentren enganchados y muertos peces de uno a dos kilos de peso.

El trabajo de emersión

La labor de rescate supone un gran peligro para los sub-





marinistas que la realizan, a pesar de ser gente experta y con equipos de tecnología avanzada. Acompañando a los buceadores y buceadoras que liberan las redes, se sumergen fotógrafos especializados quienes, mediante sus documentos gráficos submarinos, dan testimonio de la realidad de los hechos.

En el trabajo de rescate de redes abandonadas participan unos 30 buceadores, repartidos en diferentes zonas del archipiélago, estando al frente de cada operación veteranos del submarinismo. Para emerger una red se comienza por atar un globo a uno de los cabos de la red, que se hincha con aire de las botellas de los buceado-

res. Conforme sube el globo, estira con más fuerza por la diferencia de presión y, una vez en la superficie, se caza y se zarpa a bordo de una lancha, o un falucho que cede la Consellería de Pesca.

Una vez hecho firme a bordo un extremo de la red, se procede a desenredar o cortar aquella parte de la red que es-

tá enrocada, liberando los peces y crustáceos que se encuentran atrapados en las redes. Estas acciones llevan consigo la protección de la naturaleza submarina y el propio beneficio de los pescadores.

La CORM (Coordinadora de Reservas Marinas) está en conversaciones para firmar un convenio con el Instituto Oceanográfico, para que el buque del que dispone esta institución apoye debidamente las operaciones de rescate de redes abandonadas. La CORM afirma que en otras zonas del litoral mediterráneo, como el entorno marino de las Islas Medas (Gerona) y de Tabarca (Alicante) se ha experimentado una espectacular recuperación de los ecosistemas marinos en un breve período de tiempo, después de la aplicación de medidas de protección y vigilancia.

La declaración de unas reservas marinas comporta múltiples avances de tipo científico, educativo, y hasta de cariz económico, afectando a la diversificación de las industrias turísticas de manera muy positiva, tal y como le ha sucedido al pueblo de Estarrit, situado enfrente de las Islas Medas. ■

Emilio MORANCHO



HA COMENZADO
SU EXPLOTACION
Y COMERCIALIZACION
CON APOYO DE LA XUNTA

CANGREXO REAL, nuevo marisco de Galicia



Una nueva variedad de marisco, el denominado Cangrexo Real, obtenido en aguas del banco de Galicia, ha comenzado a comercializarse en los últimos meses ante la iniciativa acometida por la Consellería

de Pesca de la Xunta de esta Comunidad. La nueva especie ha obtenido en lonja unos precios entre 1.200 y 1.300 pesetas por kilo y, en principio, las capturas se han realizado especialmente por cuatro embarcaciones.

LA pesca del Cangrexo Real no constituye evidentemente una alternativa para las pesquerías gallegas. Sin embargo, puede contribuir de alguna manera a diversificar más el esfuerzo en las capturas de mariscos. En los próximos

meses, la Xunta prepara igualmente actuaciones experimentales para la captura de otra nueva especie denominada «Buey del fondón» por las altas profundidades en que se halla, también en el banco gallego.

La existencia de este cangrexo

en aguas gallegas se conoce desde hace ya algunos años y se consideraba la posibilidad de su explotación comercial. En los primeros años de la década de los ochenta, la Asociación Provincial de Armadores de Pesca Fresca de Pontevedra, con ayu-

da científica de la Sección de Pesquerías del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo llevó a cabo varias prospecciones en la zona conocida como el banco de Galicia a unas 128 millas al oeste de Finisterre. Aquellas primeras experiencias no dieron los re-



sultados esperados. Hubo una empresa hacia 1985 que hizo una primera tentativa en 1985. Sin embargo, el tratarse de una especie desconocida, no introducida en los mercados hizo que desistieran de la aventura y que los recursos de esta especie permanecieran abandonados en esas aguas.

Durante los últimos meses, la Xunta de Galicia realizó los trabajos pertinentes con el fin de considerar sus posibilidades de explotación, así como el número

**La Xunta
puede
conceder
licencias
hasta para
15 barcos**

de embarcaciones que podrían dedicarse a su captura sin que se presentasen problemas de extinción. Los trabajos dieron resultados positivos y, desde principios de verano se comenzó la explotación del Cangrexo Real con una aceptación favorable tanto para su consumo en la hostelería como en la industria.

El pasado 31 de julio, la Xunta de Galicia aprobó un decreto por el que se regulaban las capturas del nuevo marisco en aguas gallegas hasta una extensión de 200 millas entre los ríos Eo y Miño. En principio, al estar dentro de la política de la Comunidad, pueden acceder a las licencias para realizar este tipo de capturas tanto barcos nacionales como de otros países de la Comunidad siempre que cumplan las condiciones marcadas por la Xunta.

Según las previsiones de la Xunta, de acuerdo con los recursos evaluados, podrían concederse licencias para un total de 15 embarcaciones. Caso de existir más peticiones, se regularían las pesquerías con turnos rotatorios.

Los recursos del Cangrexo Real se hallan tanto en las aguas del talud continental como en el denominado banco de Galicia. Para la captura del marisco hasta las 45 millas, los barcos tienen que tener más de 15 Toneladas de Registro Bruto. Cuando las faenas se realicen a más de 45 millas, las embarcaciones deben superar las 45 Toneladas de Registro Bruto.

En un primer momento, la pesquería del Cangrexo Real se realizó en base a dos barcos, el «Sil número 3», y el «Tucán», ambos de 16 metros de eslora y 18 Toneladas de Registro Bruto con base en el puerto de El Grove. Actualmente, aunque tienen licencias 15 embarcaciones, solamente están operando cuatro barcos mientras el resto prepara sus pertrechos al tratarse de una pesca especializada.

El cangrexo que se captura en aguas gallegas es de unas condiciones similares a otros, aunque de calidad inferior a la del que se halla en aguas de los Estados Unidos y Sudáfrica en pesquerías dirigidas y donde llega a tener precios muy altos. En el caso de Galicia las existencias de esta especie se hallarían en dos zonas diferentes. Por un lado, a unas 30

ó 40 millas al oeste de Finisterre, en aguas más cercanas a la costa. Igualmente se han descubierto importantes recursos en el denominado banco gallego a mayor distancia.

El Cangrexo Real se halla a una profundidad mínima de 300 metros. A partir de esa distancia, es posible hallar el marisco hasta casi los 2.000 metros.

No hay cifras muy exactas sobre la importancia de los recursos, pero se considera que el caladero no está sobreexplotado con la actividad de hasta 15 embarcaciones a razón de unas capturas medias por marea y barco de unos 200 kilos. En principio no existe un período de veda para la captura del Cangrexo Real, aunque se baraja la posibilidad de establecerla entre los meses de enero a junio. En cualquier caso, durante esos meses, seguirían desarrollando sus actividades los dos barcos que lo han venido haciendo de forma experimental.

La actuación de la Xunta en estos primeros meses se ha centrado en lograr una buena imagen de la nueva especie en sectores de la restauración y en los propios consumidores. Se trataba del lograr y, parece según las versiones oficiales y los precios pagados en lonja que sí se ha conseguido, que la pesquería de esta especie tuviera unos precios suficientes para los pescadores y los propietarios de las embarcaciones. En este momento, se podría barajar la posibilidad de ir reduciendo esas ayudas al estar encarrilado su mercado.

Por las características de esta nueva especie, parece que el Cangrexo Real tiene unas condiciones idóneas tanto para su consumo cocido en los restaurantes como para la industria conservera para vender el producto en lata.

De acuerdo con las características de esta nueva pesquería, obviamente no se puede hablar, en principio, de que el Cangrexo Real sea la salida a los problemas del sector de la pesca y concretamente del marisqueo en Galicia. Pero, la posibilidad de utilizar embarcaciones para este fin y colocar este producto en los mercados, puede suponer un respiro para otras especies quizá excesivamente castigadas en la actualidad. ■

Vidal MATE



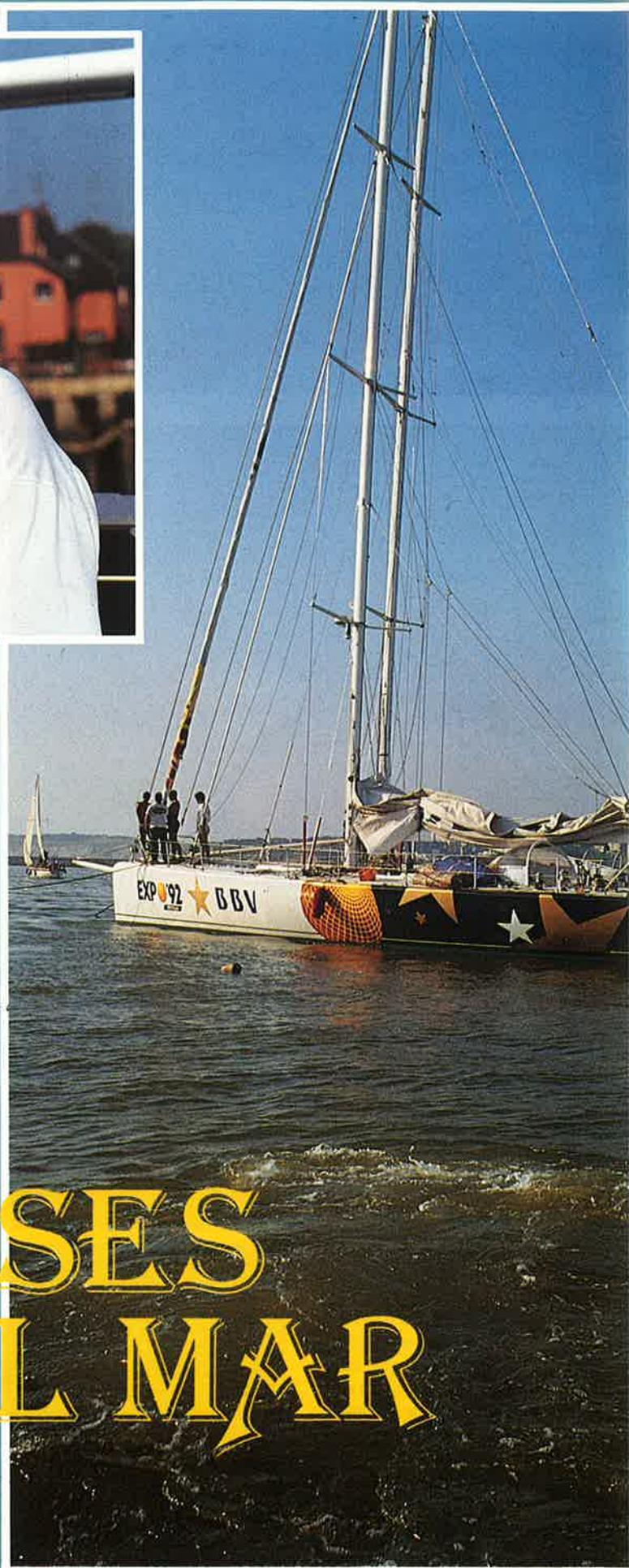
El 15 de septiembre, José Luis Ugarte, un curtido marino vasco, comenzó a ver cumplida su asignatura pendiente. A bordo del velero BBV-Expo 92, inició en solitario una aventura que durará ocho meses alrededor del mundo en una singladura de 27.000 millas marinas, convirtiéndose así en el primer español que compite en la historia de la prestigiosa regata BOC Challenge.

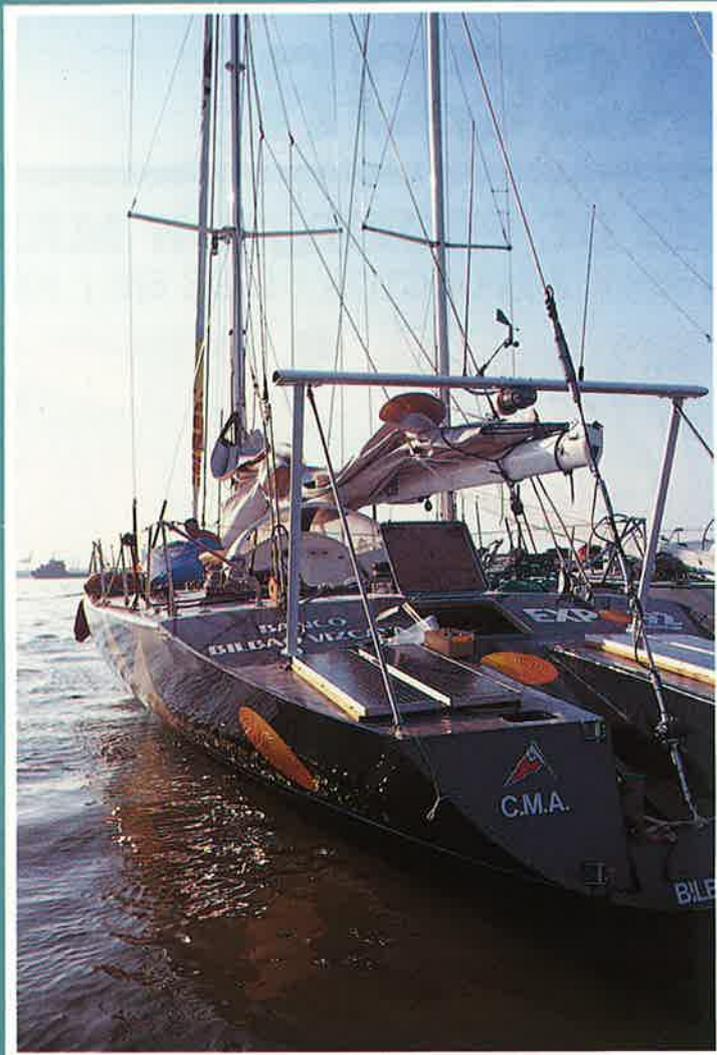
EL navegante de 61 años ya ha surcado las primeras 3.000 millas por el Atlántico norte, en su viaje a Estados Unidos, como preámbulo de la espectacular aventura que se inició con la botadura del barco el pasado 12 de julio en Las Arenas (Vizcaya).

Ese día, el Comisario General de la Exposición Universal Sevilla 92, Manuel Olivencia, junto al presidente del BBV, Emilio Ybarra, instituciones patrocinadoras, comparó a José Luis Ugarte con otro marino más osado aún si cabe: Juan Sebastián Elcano.

OCHO MESES JUNTO AL MAR

José Luis Ugarte recorrerá 27.000 millas en solitario a bordo de un velero alrededor del mundo





Quien ahora trata de desafiar a las fuerzas de la naturaleza responde al retrato ideal del lobo de mar. Robusto, jovial, pelo cano y rostro con huellas de mil mares. Nació en Las Arenas, estudió náuticas, en los Jesuitas de Deusto y, ya como marino mercante, embarcó por rutas comerciales de todo el planeta. Tras muchos años, siempre vinculado al mar, abrió en Liverpool un negocio de suministro de lubricante para barcos, al que se dedicó durante veinte años.

Su afición a la navegación en solitario se inició con el regreso a su localidad natal a finales de los años setenta, llegando a competir en regatas internacionales como las famosas Ostar y Azab.

Para su mejor aventura, la tercera edición de la BOC, José Luis Ugarte contará con un monoscabo de 60 pies, una eslora de 18,28 metros y una altura de palo de 21,30 metros. Construido en material de sandwich de balsa y epoxy, ha sido diseñado por Loc Boouet y Olivier Petit.

«El barco tiene todo lo que la tecnología moderna ofrece. Es un taller electrónico, mecánico y eléctrico. Dispone de una serie de departamentos, estancos que a través de un mecanismo puede desplazar el agua en función de la posición hacia la que escora la embarcación. Las velas se recogen en el mismo mástil de cara a que el patrón pueda utilizarlas con carácter inmediato si lo estima oportuno», explica José Luis Ugarte.

La innovación y perfecta puesta a punto es esencial para una travesía dura y además en solitario. «Habrà que atravesar zonas como los paralelos 40 y 50, por citar un ejemplo. A los 40 se les llama rugientes por el ruido del viento. Desde los 50 a los 60 el viento aúlla, o lo que es igual, raramente el viento reinante baja de fuerza 6 ó 7.

Además, el frío es intenso porque el viento es gélido y la temperatura del mar oscila entre los tres y cuatro grados», señala el navegante.

Para hacer frente a la climatología, el patrón del BBV-Expo 92 dispondrá de ropa adecuada para poder realizar las posibles reparaciones por debajo de la línea de flotación. Pero en su equipaje también habrá algunos libros, eso sí de temas marítimos y, desde luego, el contacto con su esposa, sus tres hijas y su nieto por medio de la radio.

«No me preocupa la soledad. Lo que más me inquieta es saber que estará haciendo el resto de los participantes y desde luego el deseo de que todo salga bien y el barco no falle. La experiencia es un grado y yo creo que tengo varios. En realidad lo que más me hace pensar son los períodos de calma. Es lo peor que puede pasar, porque te obligan a trabajar mucho más en el intento de sacar al barco un poco de velocidad. Pasar las zonas de calma es lo peor.»

Las horas en alta mar, un navegante en solitario las dedica en particular a «azuzar» el barco. José Luis Ugarte cuenta que éste va pidiendo lo que necesita.

«Hay que mantener la embarcación al 100 por cien de sus posibilidades. Esto lleva todo el tiempo prácticamente. Así que los ratos para comer y descansar son muy espaciados y escasos por necesidad.»

En esta tercera edición de la vuelta al mundo para tripulantes en solitario, participarán países como Francia, Inglaterra, Alemania, Suecia, Estados Unidos, Nueva Zelanda y otros. La prueba, dividida en cuatro etapas, se inicia en Newport (Estados Unidos) y la primera parte concluirá en Ciudad del Cabo (Africa), cruzando el Atlántico de norte a sur.

Tras un breve descanso, la segunda parte terminará en Sydney (Australia), después de haber surcado el Océano Índico y el Mar de Tasmania. En la tercera ruta los tripulantes navegarán por el Pacífico, pasando por la Antártida hasta llegar a Punta del Este (Uruguay) y, finalmente, se cruzará de nuevo el Atlántico, en sentido inverso en esta ocasión para echar anclas pasados 50.000 kilómetros en Newport, a mediados de mayo de 1991. ■

Isabel CAMACHO

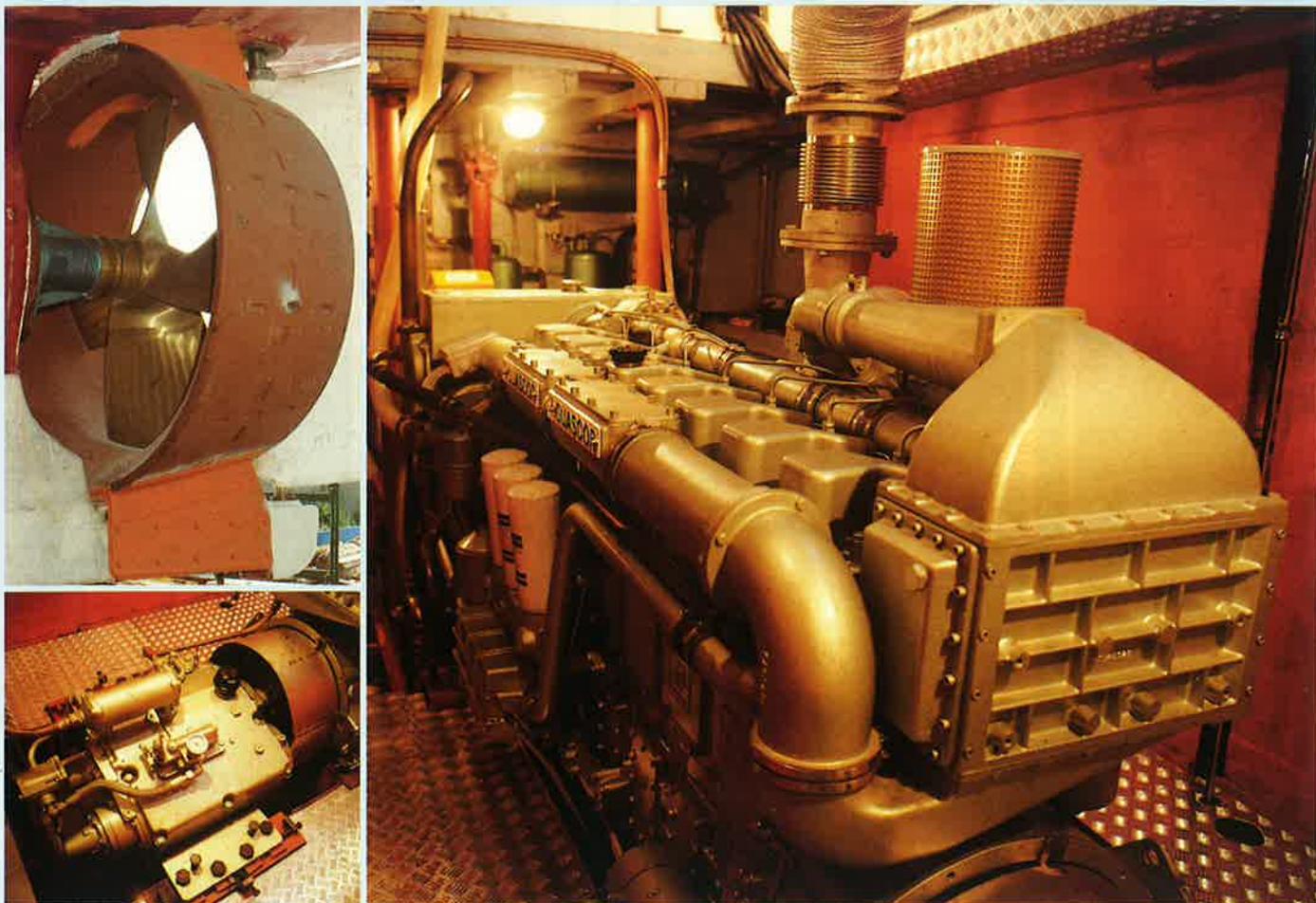


GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

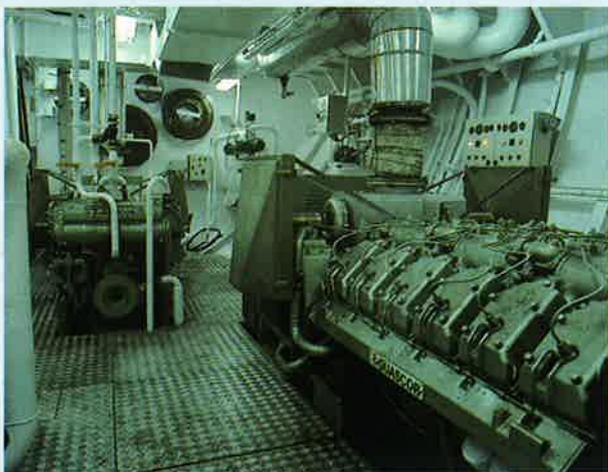
SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

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



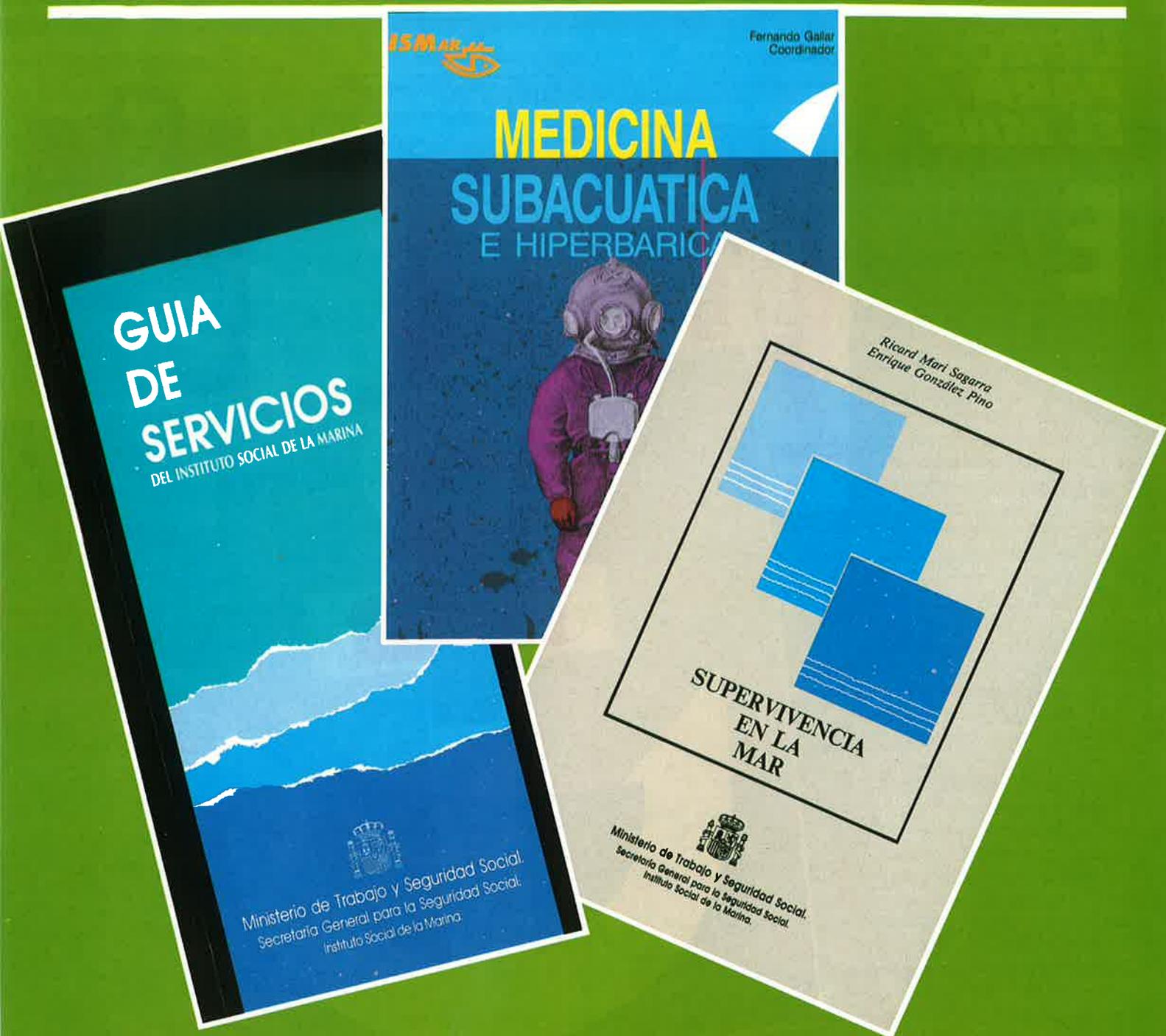
SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



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



El ISM cumple cinco años de esfuerzo editorial

La revista MAR ha ofrecido puntualmente información sobre todas y cada una de las nuevas publicaciones que el Instituto Social de la Marina ha ido poniendo, gratuitamente y dirigiéndose al sector, en manos de todos aquellos interesados que han solicitado un ejemplar. El interés de muchas de estas publicaciones y la categoría profesional de sus autores ha desbordado, en ocasiones, el propio sector marítimo-pesquero, y se han convertido en obras de interés mucho más general. La propia revista MAR, con sus veintiséis años de historia, es un ejemplo más de ese esfuerzo editorial cuyos pormenores son la parte oculta tras las portadas en cuatricromía.

**LIBROS
PARA
EL MAR**

LIBROS PARA EL MAR

El bagaje editorial del Instituto Social de la Marina se salda a estas alturas con 11 libros, 14 folletos informativos dirigidos al sector marítimo —pesquero, 16 dípticos o trípticos de carácter divulgativo y otros tantos carteles complementarios. Entre sus publicaciones se encuentran, además, dos revistas periódicas, la que ustedes tienen entre las manos, de carácter mensual, con un tirada de 28.000 ejemplares y cuya presencia pertenece casi a los anales de la historia del ISM, y los *Cuadernos de sanidad marítima*, que se edita cuatrimestralmente desde el año 1987; su tirada es de 5.000 ejemplares, y va dirigida a los profesionales de la sanidad marítima.

Estas publicaciones están recogidas dentro de las diferentes series que el Instituto ha creído conveniente designar. Estas son: serie sobre sanidad marítima, sobre investigación social, sobre asuntos laborales marítimos, sobre Seguridad Social, la serie información, la referente a seguridad marítima y, finalmente, la serie de programas sociales. Es el primero de estos apartados el que recoge mayor cantidad de libros publicados, además de los catálogos, folletos y demás formas editoriales con carácter informativo que engrosan la lista de todas estas series mencionadas. *La guía sanitaria a bordo* ha batido records de tirada, con 30.000 ejemplares. Este libro se publicó en el año 1987 y recoge información sanitaria a lo largo de 330 páginas dirigidas al sector y cuyos autores

5 DEL BRAZO

1- **Fractura en la parte superior** (Fig. 73).
— Poner una férula que ocupe el espacio entre el brazo y el cuerpo con algo de espacio para la mano.
— Sujetar el brazo al cuerpo con una venda, sin oprimir.
— Colocar el brazo en ángulo recto con el antebrazo y sujetarlo con un cabestrillo, con la palma de la mano hacia



1- **Fractura en la parte superior** (Fig. 73).
— Poner una férula que ocupe el espacio entre el brazo y el cuerpo con algo de espacio para la mano.
— Sujetar el brazo al cuerpo con una venda, sin oprimir.
— Colocar el brazo en ángulo recto con el antebrazo y sujetarlo con un cabestrillo, con la palma de la mano hacia

2- **Fractura en la parte media e inferior** (Fig. 74).
— Poner dos férulas, una en el lado interno, desde el codo hasta la axila; otra en el lado externo, que sobresalga por encima del hombro y por debajo del codo.
— Sujetar las férulas con vendas, por encima y por debajo de la fractura.
— Colocar el brazo en ángulo recto con el antebrazo, y sujetarlo con un cabestrillo, con la palma de la mano hacia dentro.



3- **Fractura en la parte inferior** (Fig. 75).
— Poner un vendaje que sujete el brazo al cuerpo (Fig. 75) rellenando el hueco que queda entre ambos.



pertenecen al servicio de sanidad marítima del ISM. La serie de sanidad marítima cuenta además, con otros cuatro libros, de diversos autores: *Técnicas de prevención en seguridad e higiene en el trabajo*, de Enrique González y Ricard Mari Sagarra fue el primero de esta serie en ser publicado, en el año 1985; le siguió *Medicina subacuática e hiperbárica*, coordinado por Fernando

El bagaje editorial del ISM se salda, por el momento, con 11 libros, 14 folletos informativos, 16 dípticos o trípticos de carácter divulgativo y otros tantos carteles complementarios.

FRACTURAS DEL CODO

- Inmovilizar en la posición en que se encuentre.
 1.- En línea recta (Fig. 76).
 Colocar una férula sobre la cara anterior desde axila a palma de la mano, y fijar con 3 vendas.
 2.- En ángulo
 - No tratar de enderezarlo.
 - Colocar un vendaje a modo de cabestrillo, (Fig. 77).
 - Fijarlo al cuerpo con un vendaje, que incluya el cabestrillo, (Fig. 78).



Una fractura del codo.

133

Instituto Social de la Marina.

La serie sobre investigación social cuenta con tres libros. Uno de ellos está publicado por el periodista Juan Testa, y vio la luz el pasado año. Su título, *Documentación e información en el ámbito marino*. Los otros dos que completan los libros de la serie pertenecen al sociólogo José Manuel Montero Llerandi, y sus títulos respectivos son *Análisis sociológicos de los accidentes laborales. El sector marítimo-pesquero*, de 1986, y *Gentes del mar*, publicado en 1989.

Sobre asuntos laborales se publicó, en 1986, la *Guía de contratación laboral marítima*.

Finalmente, para cerrar el capítulo «libros», dentro de la serie seguridad marítima se encuentra publicado *Lucha contra incendios a bordo*, del año 1989, cuyos autores son Enrique González y Ricard Marí Sagarra, y *Supervivencia en la mar* de los mismos autores, publicado en el 89.

Tanto los libros como el resto de los géneros incluidos dentro de las listas de publicaciones patrocinadas por el Instituto Social de la Marina están enmarcadas en la ejecución del los programas institucionales fijados dentro de los objetivos de esta institución, especialmente las publicaciones que se refieren a seguridad marítima y formación sanitaria. Su presencia en la calle es consecuencia de un esfuerzo de coordinación notable entre las diferentes áreas del ISM, y su carácter intenta enmarcar el aspecto «protector» que preside gran parte del trabajo del Instituto. Ninguna publicación está editada con fines editoriales o comerciales, sino que su distribución gratuita y la financiación por parte del ISM ponen de relieve el ca-

LA COTIZACION A LA SEGURIDAD SOCIAL EN EL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR/1990

RELACION DE LIBROS PUBLICADOS

SERIE SANIDAD MARITIMA

Título	Autor	Año de public.
Técnicas de prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo	Enrique González y Ricard Marí Sagarra	1985
Guía sanitaria a bordo	Institucional	1987
Medicina subacuática e hiperbárica	Fernando Gallar (coordinador)	1986
Actas del Simposium Internacional sobre alcoholismo y toxicomanías en la gente de mar	Institucional	1987
Curso de formación sanitaria	Institucional	1989

SERIE INVESTIGACION SOCIAL

Título	Autor	Año de public.
Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo-pesquero	José Manuel Montero Llerandi	1986
Gentes del mar	José Manuel Montero Llerandi	1989
Documentación e información en el ámbito marino	Juan Testa	1989

SERIE SEGURIDAD MARITIMA

Título	Autor	Año de public.
Lucha contra incendios a bordo	Enrique González y Ricard Marí Sagarra	1989
Supervivencia en la mar	Enrique González y Ricard Marí Sagarra	1989

SERIE ASUNTOS LABORALES MARITIMOS

Título	Autor	Año de public.
Guía de contratación laboral marítima	Institucional	1986

La Guía sanitaria a bordo ha batido records de tirada con 30.000 ejemplares.

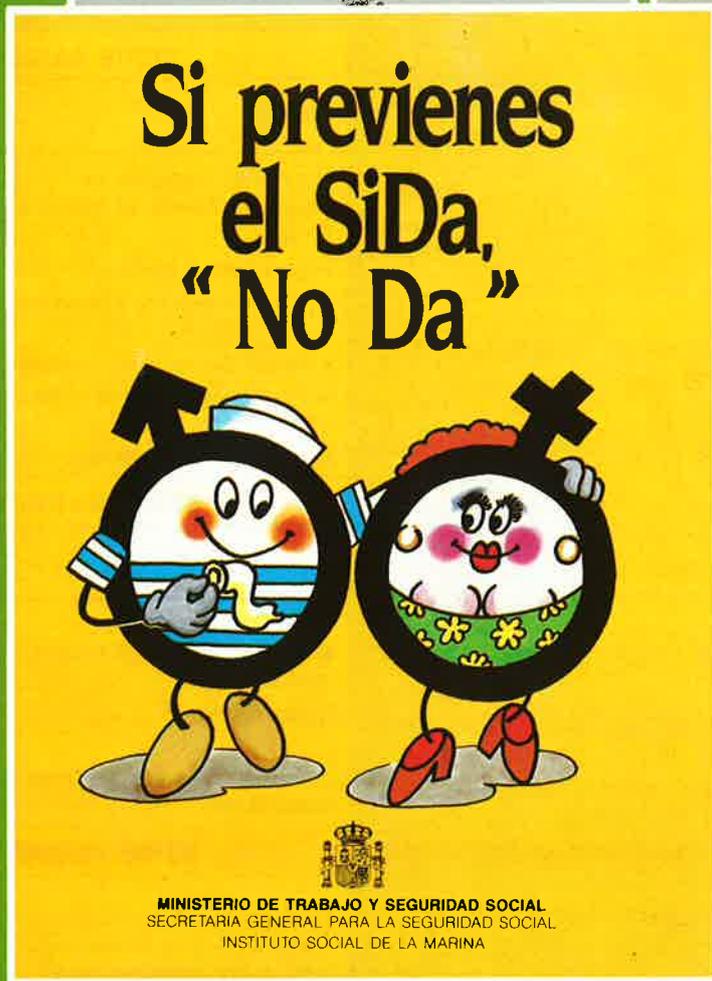
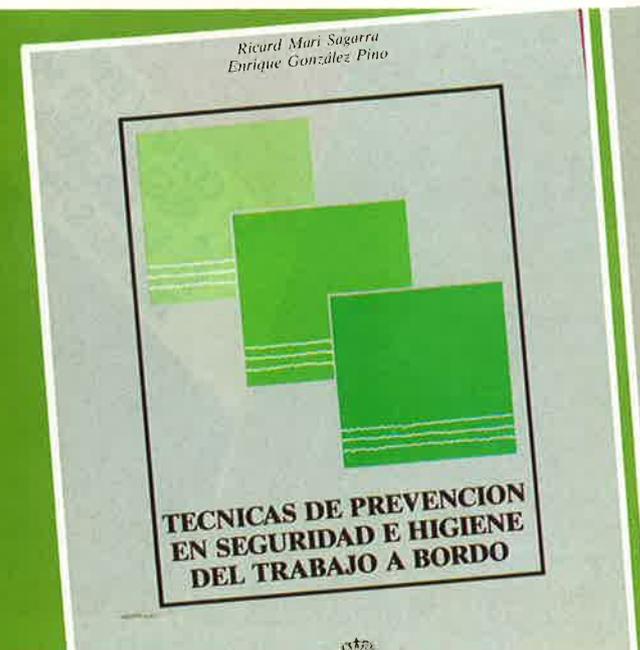
Gallar en 1986; en el 87 aparecieron las *Actas del Simposium Internacional sobre alcoholismo y toxicomanías en la gente de mar*, a la que siguió, casi dos años después, en el 89, el *Curso de formación sanitaria*, escrito, como el anterior, por autores pertenecientes a los servicios del

LIBROS PARA EL MAR

rácter de complemento a las labores de protección social del Instituto.

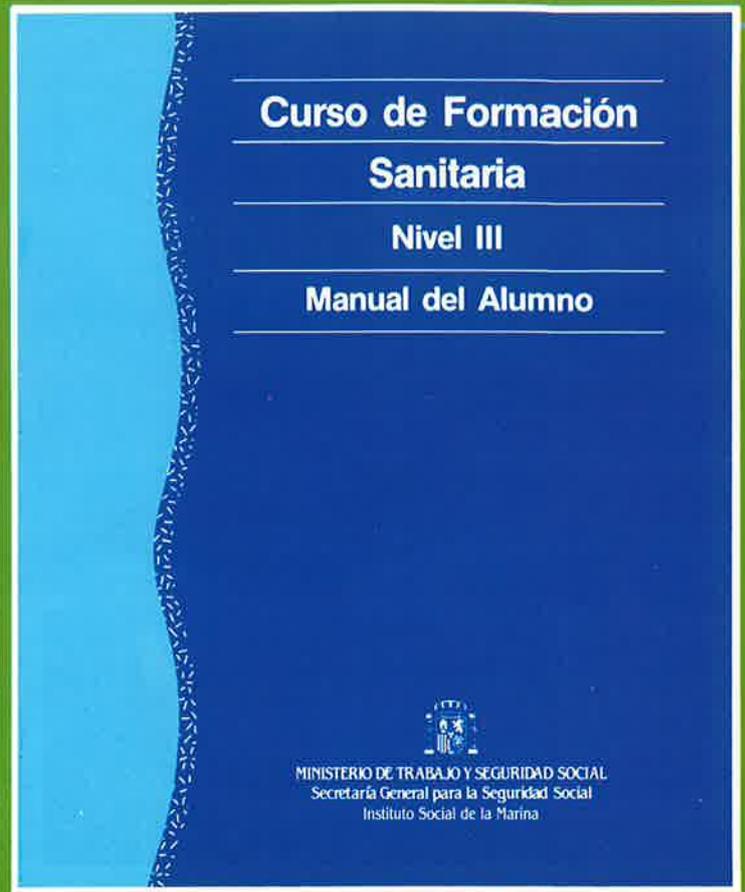
Esta labor es posible a raíz de que el Real Decreto publicado el 3 de julio de 1981 atribuyera al ISM, entre otras competencias, la de facilitar al colectivo de la gente de la mar información básica de interés, como una de las actividades que conforman la asistencia integral para el mejoramiento humano, profesional y económico-social del sector. Su condición de organismo de la administración aglutinante de las acciones asistenciales del Estado dirigidas al colectivo mencionado y los nuevos programas sociales desarrollados por el Instituto hicieron necesaria una mayor actividad en materia de información y publicaciones, iniciada fundamentalmente, aunque ya hubiera precedentes, en 1986, año en el que por primera vez se incluyó en el presupuesto de gastos de la entidad un programa individualizado de «información y divulgación».

Con la entrada en vigor en agosto del 85 de un nuevo Real Decreto de ordenación de publicaciones oficiales, la actividad editora del ISM quedó integrada en el programa editorial del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, bajo cuya dirección y tutela actúa en la actualidad, y que es centralizado por la Secretaría Técnica del Departamento. Por otra parte, las directrices establecidas en el Plan de Acción de la Seguridad Social con objeto de incentivar las líneas de comunicación con el administrado han determinado que el ISM integre



también la actividad del «Programa Informativo» en un programa más amplio, denominado «Programa de comunicación con el ciudadano», con un Plan de Información al administrado, cuyos objetivos estriban en superar los obstáculos de la





Ninguna publicación está editada con fines comerciales. Su distribución gratuita y la financiación por parte del ISM ponen de manifiesto su carácter de complemento a la labor social del Instituto.

comunicación específica que el sector social pretegido por el organismo precisa, mediante campañas informativas, publicaciones periódicas, audiovisuales, etcétera.

Este programa editorial se elabora con sujeción a una serie de normas, figurando en el mismo cuatro grupos de publicaciones: publicaciones unitarias, periódicas, audiovisuales y «otras».

La memoria descriptiva del programa fija, entre otros, objetivos tales como ofrecer a la sociedad la información que la actividad marítima y su entorno generan, facilitando así el cono-

cimiento de su realidad, o aproximar a la gente de la mar la información y el conocimiento de otros sectores sociales y ámbitos culturales, estimulando su promoción y el acercamiento intersectorial que genere actitudes de permeabilidad social. También se plantean como objetivos dar a conocer las acciones del ISM y la política global planificada y ejecutada por el Estado respecto al mundo marítimo, así como estimular la participación de actitudes que permitan formular el debate social sobre el mundo de la mar y garantizar al administrado el

conocimiento de los derechos y obligaciones que conforman el marco de su relación jurídica con el Instituto Social de la Marina en particular y con la Administración en general.

La buena acogida de las publicaciones ha sido una constante en las mismas, como demuestra el alto número de peticiones recogidas en el ISM y el hecho de que algunas de estas publicaciones estén agotadas. Los proyectos futuros o los que están gestándose en este momento serán en breve, para los asiduos del «género», una agradable sorpresa. ■



Fibra de líderes.

La Fibra de Vidrio de Refuerzo VETROTEX es utilizada por los principales líderes de la industria náutica y del ocio, por las inigualables prestaciones que aporta a la fabricación de sus productos: gran resistencia mecánica y ligereza, bajo mantenimiento, larga duración y viscosidad de acabado.

VETROTEX está presente en el casco de un yate, unas tablas de ski, una tabla de surf, piscinas... y una extensísima gama de productos que se benefician de las ventajas que VETROTEX aporta a todos los transformados.

VETROTEX, líder europeo de Fibra de Vidrio de Refuerzo, investiga y colabora con todos los sectores líderes de la industria, testando sus propios productos a escala industrial y prestando la más completa asistencia técnica a sus clientes transformadores.



Hilos y filamentos de vidrio de refuerzo

CRISTALERIA ESPAÑOLA.
Paseo de la Castellana, 77 - Centro Azca.
Teléf.: 397 24 07 - Telefax: 597 05 77 - 28046 MADRID.

 CRISTALERIA ESPAÑOLA, S.A.
División Fibra de Refuerzo

Producción y exportaciones en aumento

Las conservas de pescado salen de la crisis

El sector de las conservas de pescado inició el pasado año una sensible recuperación según los datos manejados por el informe Alimarket. En 1989 aumentaron no solamente las exportaciones sino también la producción interior, aunque se ha producido una división en la estructura de la organización de los fabricantes al mantenerse la Asociación Nacional (Anfaco) mientras los más grandes se han reunido en una nueva entidad.



según los datos del último año, que nos hallamos en el final de una larga crisis que para algunos ha supuesto su eliminación del mercado, mientras otros se han visto obligados a mejorar la estructura de sus empresas. Se han producido ventas a capitales extranjeros pero también la industria nacional ha llevado a cabo concentración y mejora de estructuras para lograr una situación de competitividad ante la proximidad del mercado único en 1993. Tomando como referencia los datos de los últimos años, la mayor producción en la industria conservera se produjo en 1980 con 210.000 toneladas. A partir de ese momento se inició una caída que llegó a 172.000 toneladas para iniciar un proceso de recuperación que se ha consolidado en el último año con 202.000 toneladas.

De las más de 200 empresas que existían en el sector en los últimos años actualmente la cifra se ha reducido a unas 170. Las suspensiones de pagos han sido una de las notas destacadas en el sector, especialmente en la zona de Galicia y, según las previsiones de Alimarket, es una línea que se puede mantener en el futuro. Existe en el sector de las conservas un cierto aire de reconversión que está suponiendo la eliminación del mercado de las empresas de

LAS conservas de pescado han atravesado diversas dificultades desde el ingreso de España en la Comunidad. Los fabricantes denunciaron en reiteradas ocasiones la existencia de unas condiciones en el Tratado de Adhesión, que dejaba a los industriales nacionales en una situación de clara inferioridad respecto a terceros Estados en la CE y frente a Portugal. El funcionamiento de altos aranceles, especialmente para la sardina y los contingentes libres de tasas que se aplicaron a Marruecos, fueron factores que jugaron en contra de la industria nacional. A medida que se han ido eliminando barreras arancelarias, los conserveros españoles han ganado también posiciones y, todo hace indicar,

PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO, EN 1989
(Millones de pesetas)

Empresa	Empleo fijo	Recursos propios	Ventas-88	Ventas-89	% 89/88
Conservas Garavilla, S. A.	751	3.964	10.738	11.734	9
Luis Calvo Sanz, S. A.	411	1.721	0	8.400	0
Bernardo Alfageme, S. A.	246	503	6.990	8.149	16
Jesús Alonso, S. A. (JEALSA)	392	1.100	5.019	6.063	20
Escuris, S. A.	77	612	3.376	4.500	33
La Onza de Oro, S. A.	31	150	4.000	4.500	12
Hijos de Carlos Albo, S. A.	297	180	4.035	4.404	9
Conservas El Cisne, S. A.	200	50	2.616	4.000	52
Conservas Friscos, S. A.	153	809	2.543	3.231	27
Pita Hermanos, S. A.	175	99	0	3.000	0
Massó Hermanos, S. A.	215	1.660	0	2.500	0
Thenaisie-Provote, S. A.	98	456	1.804	2.009	11
Consorcio Español Conservero, S. A.	90	57	1.450	2.005	38
Conservas Antonio Alonso, S. A.	38	467	336 (2)	2.000	0
Eduard y Joan Armengol, S. A.	20	38	1.800	2.000	11
Conservas Ortiz, S. A.	133	200	1.750	1.900	8
Ahumados Domínguez, S. A.	73	75	0	1.800	0
Conservas del Noroeste, S. A.	28	355	1.600	1.705	6
Hijos de Angel Ojeda, S. A.	250	730	1.618	1.700	5
Conservas Cerqueira, S. A.	96	288	1.401	1.698	21

INVERSIONES REALIZADAS EN EL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO, EN 1989
(Millones de pesetas)

Empresa	Invers.	% 89/88
Conservas y Frío de Algeciras, S. A.	744	396
La Onza de Oro, S. A.	400	0
Conservas Garavilla, S. A.	301	50
Ahumados Wonder, S. A.	250	0
Conservas Friscos, S. A.	212	0
Conservas y Ahumados, S. A. (CYASA)	160	0
Bernardo Alfageme, S. A.	150	200
Conservas Cortizo, S. A.	150	0
Unión Salazonera Isleña, S. A.	143	0
Rianxeira de Mariscos, S. A.	140	35
Conservas El Cisne, S. A.	120	-65
Vendsysel España, S. A.	116	-63
Jaime Martínez de Ubago, S. A.	100	0

Fuente: Elaboración ALIMARKET.



carácter familiar. Las respuestas a los problemas del sector de las conservas de pescado se están produciendo en una doble dirección. Por un lado, industrias de carácter familiar han acometido conjuntamente nuevos proyectos para lograr una estructura más competitiva como sería el caso de Velfere, S. A., en Laredo. Conservas Echevarría, Carlos Velasco e Hijos y Fernández Seija tienen participaciones del 33,3 por cien en la nueva firma que se dedicará fundamentalmente a la exportación. Por otra parte, caso de Salica, se ha dado entrada con un 10 por cien a un grupo italiano, Safica. En el sector de las conservas de pescado se mantienen desde hace

algún tiempo los rumores sobre tomas de posiciones de capital extranjero, aunque se trata de unas industrias no excesivamente fáciles de vender según los operadores que actúan en estos mercados.

En el capítulo de las importaciones, en 1989 se produjo también una recuperación de las mismas al llegar a las 30.000 toneladas, frente a las 25.000 toneladas de la campaña anterior.

Como notas más destacadas de la evolución del sector conservero en pescado cabría señalar el gran protagonismo, casi con el 50 por cien de la producción que está tomando el atún, así como las inversiones en aumento en las industrias de ahumados.

EXPORTADORES DEL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO, EN 1989
(Millones de pesetas)

Empresa	E.-88	E.-89	% 90/89
Conservas Garavilla, S. A.	1.392	1.748	25
Escuris, S. A.	967	1.547	59
Con. Español Conservero, S. A.	870	1.298	49
Conservera Laredana, S. L.	670	600	-10
Jesús Alonso, S. A. (JEALSA)	600	600	0
Orbe, S. A.	472	600	27
La Bacaladera, S. A.	298	575	92
Hijos de Carlos Albo, S. A.	472	538	13
Alfonso García López, S. A.	0	412	0
Justo López Valcárcel, S. A.	400	400	0
Yurrita e Hijos, S. A.	350	400	14
Conservas Antonio Alonso, S. A.	336	350	4
Conservera del Cantábrico	320	320	0
La Onza de Oro, S. A.	0	312	0
A. Viadero, S. A.	168	300	77
Conservas Echevarría, S. A.	0	300	0
Rocar, S. A.	200	240	20
Conservas Fredo, S. A.	230	230	0
Valentín Pablos Negrete	220	225	2
Conservas Crespo, S. L.	175	210	20
Conservas Carballo, S. A.	126	191	51
Pesca Salazones del Suroeste	150	175	16
Conservera Castreña, S. A. L.	0	174	0
Conservas Cusumano, S. A.	120	150	25
Jaime Martínez de Ubago, S. A.	0	150	0
José R. Curbera, S. A.	132	148	12
Pelazza, S. A.	130	135	3
Thenaisie-Provote, S. A.	90	125	38
Conservas Zallo, S. A.	96	119	24
Conservas Cerqueira, S. A.	81	109	35
Pérez Gaytán, S. A.	68	104	57

Fuente: Elaboración ALIMARKET.

INVERSIONES PREVISTAS PARA 1990 EN EL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO
(Millones de pesetas)

Empresa	Invers.	% 90/89
Ahumados Domínguez, S. A.	1.100	0
Salica-Soc. Ali. Campos/Astorquiza	700	0
Ahumados Ciparco, S. A.	330	0
Pescafina, S. A.	300	0
Velfere, S. A.	300	0
Conservas Cortizo, S. A.	250	66
Thenaisie-Provote, S. A.	190	265
Bernardo Alfageme, S. A.	160	6
Jaime Martínez de Ubago, S. A.	140	40
Vendsysel España, S. A.	120	3
Hijos de Carlos Albo, S. A.	100	53
Escuris, S. A.	100	66

Fuente: Elaboración ALIMARKET.

Mal en congelados

En lo que se refiere al sector de congelados, la producción anual asciende a 800.000 toneladas de las que 400.000 corresponden a los pescados. El año pasado no ha sido un período bueno para este tipo de industrias al haberse producido cri-

sis y suspensiones de pagos en cadena, especialmente en las empresas del mar. En esta situación se hallaron firmas como Alimentos del Atlántico, Erala Galicia, Mar, Elfemar y Pesquerías Españolas del Bacalao (Pebsa) con casi 10.000 millones de agujero.

Pescanova mantiene su liderazgo. ■

V. M.

EN APLICACION
DEL PLAN
NACIONAL DE
SALVAMENTO
MARITIMO

NUEVOS REMOLCADORES EN EL CANTABRICO



Un año después de que se presentara ante los medios de comunicación el Plan Nacional de Salvamento marítimo han sido numerosas las acciones promovidas desde el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en relación al citado Plan. Durante este año, posiblemente haya sido Galicia la Comunidad Autónoma más beneficiada por el programa

de la Marina Mercante, al haberse creado el centro de control de tráfico marítimo de Finisterre y aumentado el número de remolcadores en el litoral gallego; algo que también ha sucedido en el País Vasco. Por su parte Cataluña cuenta ya con un remolcador, el «Moreneta», que actuará en los casos de emergencia que acontezcan en la costa catalana.

NUEVOS REMOLCADORES EN EL CANTABRICO

TAL como se contemplaba hace un año cuando el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo, daba a conocer a los profesionales del sector y también a la opinión pública la creación del denominado Plan Nacional de Salvamento y lucha contra la contaminación, capaz de dar una respuesta rápida y eficaz ante las múltiples emergencias que pueden darse en el medio marino, el número de remolcadores y unidades menores de socorro ha aumentado considerablemente en toda la costa. A las actuaciones en Galicia y el País Vasco hay que añadir las que han tenido lugar en el litoral catalán.

El Plan Nacional de Salvamento marítimo y lucha contra la contaminación se ideó con la intención de elaborar un programa en el que se incluyeran la vigilancia y el control de la navegación, el establecimiento de una flota de embarcaciones para salvamento y lucha contra la contaminación, el fortalecimiento de la inspección general marítima, la formación y especialización del personal (de cara a ese mercado único que se nos avecina), así como la creación y puesta en funcionamiento de un Centro desde el cual se coordinen las operaciones de salvamento ante situaciones de emergencia.

Si hasta hace poco más de un año, nuestra Marina Mercante contaba tan sólo con el dispositivo de separación de tráfico marítimo existente en la zona del estrecho de Gibraltar (controlado desde la torre de Tarifa), en la actualidad existe un segundo dispositivo en Galicia, instalado en aguas de Finisterre, controlado desde la torre del Monte ENXA, en Porto de Son Torre, que se construirá próximamente, una vez se falle el concurso de plizas que determine la empresa





encargada de las obras. Paulatinamente, todas las zonas del litoral español estarán vigiladas con las torres de control ubicadas en cabo Peñas, Machichaco, Gata-Alborán, San Antonio, Blanco-Pera (Mallorca), Salou, Bagur y Tenerife-Fuerteventura. El equipamiento y dotación de estos centros irá en función del volumen de tráfico a controlar; sin embargo, todos ellos contarán con radares, equipos de comunicaciones y registro. En cuanto a sus funciones, éstas no quedarán centradas en el control del tráfico marítimo, sino que actuarán además como centros regionales de coordinación de las emergencias acaecidas en el mar.

Aumentan los medios navales

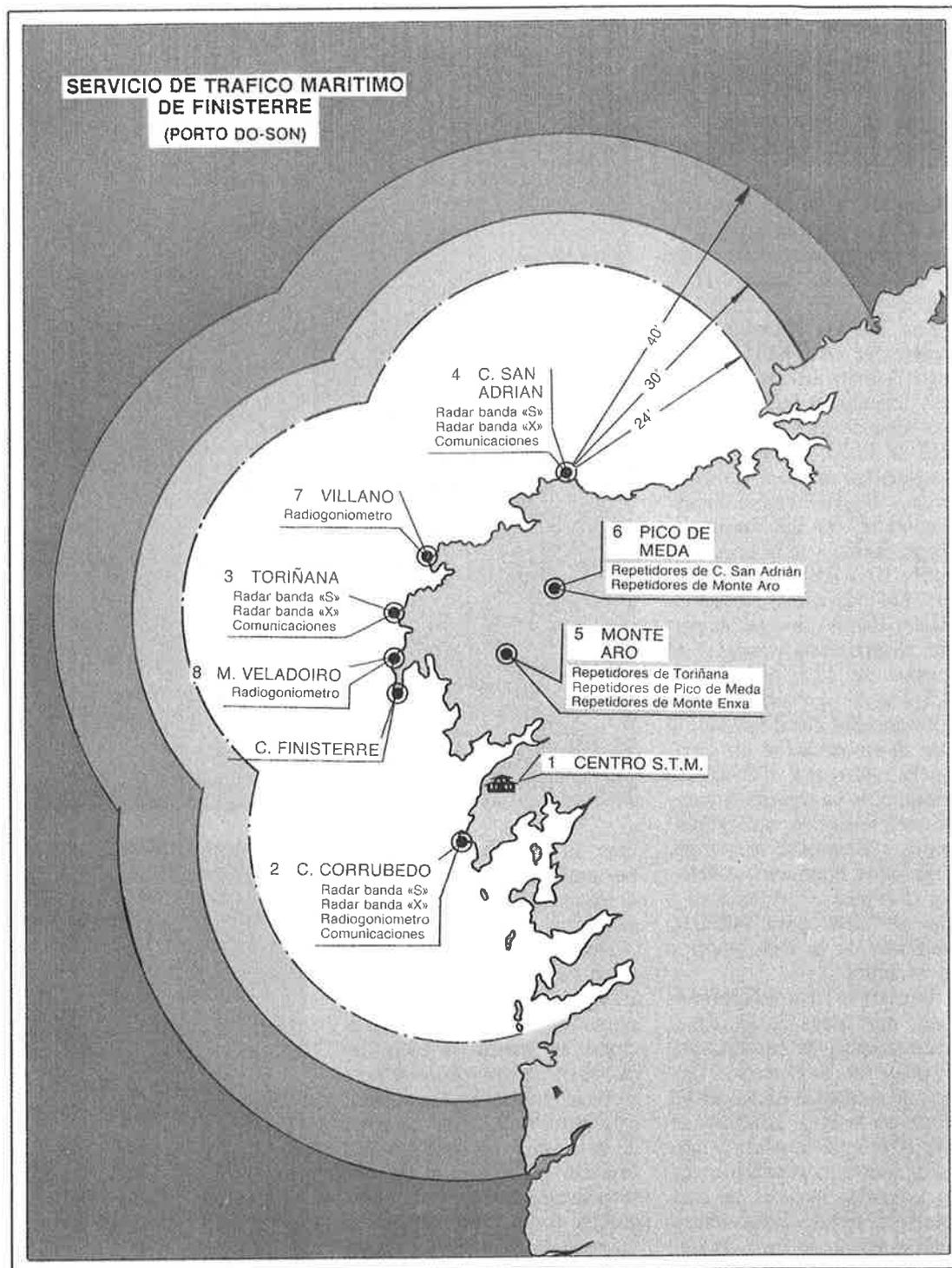
Los medios navales contemplados en el Plan Nacional de Salvamento marítimo y lucha contra la contaminación ambiental los componen los remolcadores, también conocidos como «unidades mayores», y las unidades menores que actúan en los casos de emergencia de embarcaciones de peque-

ño tamaño o en la evacuación de personas (lanchas de 10 metros de eslora y barcas de limpieza o salvamares). Respecto a los remolcadores, la Dirección General de la Marina Mercante contaba con uno en propiedad, el «Alonso de Chaves» de La Coruña, y con el servicio de otros más, el «Punta Salinas», «Puntas Service», «Punta Mayor», y «Remolcanosa Cinco», con base en los puertos de Gi-

jón, Algeciras, Las Palmas y Palma de Mallorca, respectivamente. Desde este año se cuenta además con las tareas del «Ría de Vigo» (antiguo Aketxe, con base en Vigo) y el pasado día 9 de octubre entró en funcionamiento un nuevo remolcador en Bilbao. Desde noviembre, Cataluña cuenta con la presencia en su litoral de un remolcador que actuará en las tareas de socorro y salvamen-

to, así como en las de prevención y lucha contra la contaminación marina en los casos de accidentes de embarcaciones.

En virtud de una serie de convenios establecidos entre la Administración Central y los diferentes gobiernos autónomos, algunas de nuestras Comunidades contarán con unidades pertenecientes a sus Autonomías, (en este sentido, la Xunta de Galicia va a poner en



NUEVOS REMOLCADORES EN EL CANTABRICO

servicio un remolcador propio, con lo que quedarán prácticamente cubiertas las necesidades de la llamada «costa de la muerte»).

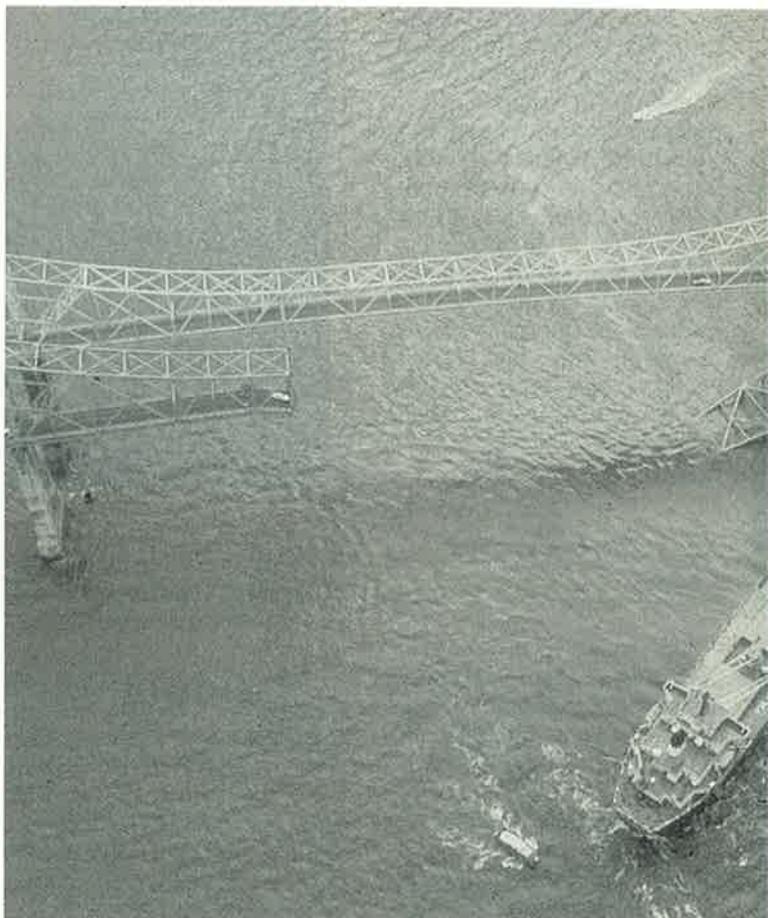
Los nuevos remolcadores, construidos en 1983 en el astillero Marítima del Musel, S. A., de Gijón, tienen una eslora total de 61,5 metros y un TRB de 1.073, están alimentados por dos motores principales de 3.600 BUP de rendimiento continuo con 250 revoluciones por minuto en la hélice; así como BARRERAS-DEUTZ SBV 6M 540 a 630 revoluciones por minuto, lo que les permite alcanzar una velocidad en pruebas de 13,7 nudos (con 13,5 Tm de consumo de gas oil); velocidad que disminuye al estar la embarcación en servicio (12 nudos con 10,5 Tm de consumo de navegación), radares, radioteléfonos, radiogoniómetros y sistemas de megafonía y teléfonos interiores. Asimismo, disponen de camarotes y salas de estar para oficiales, miembros de la tripulación y los visitantes.

Respecto a las unidades menores, más aptas en los casos de emergencia de embarcaciones pequeñas, la Dirección General de la Marina Mercante ha adquirido cuatro lanchas, de unos 10 metros de eslora y más de 25 nudos de velocidad, como unidades iniciales de una flota total de 20. Estas cuatro lanchas, tienen su base en Cariño y Porto do Son (Galicia), Algeciras y Arrecife (Lanzarote). En lo que se refiere a las lanchas encargadas de la limpieza y saneamiento de las aguas, la Dirección General de la Marina Mercante ha adquirido cuatro del total de 15 que se contemplan en el Plan Nacional de Salvamento marítimo. Dos de estas embarcaciones están ubicadas en Valencia y Algeciras y otras dos se entregarán próximamente a los puertos de Bilbao y Las Pal-



mas. El resto de ciudades importantes de nuestro litoral tendrá que esperar algo más hasta recibir sus propias salvamares.

De las actuaciones que a lo largo del presente año ha realizado el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en relación al Plan Nacional de Salvamento marítimo y lucha contra la contaminación ambiental, la mayor parte de las mismas ha beneficiado a Galicia. (Recordemos en este sentido que para la Comunidad gallega se han previsto en el quinquenio 1990-1994 inversiones superiores a los 3.000 millones de pesetas). Durante este tiempo, una vez entregado al País Vasco un remolcador, y a Cataluña otra de estas embarcaciones, Galicia ha aumentado considerablemente su flota de salvamento contando en la actualidad con dos remolcadores, el «Alonso de Chaves» y el «Ría de Vigo», equipados perfectamente para el salvamento de personas y bienes y dos embarcaciones menores, ubicadas en Cariño y Porto do Son. A





Desde principios de año, Galicia es la Comunidad más beneficiada por las inversiones previstas en el Plan de la Marina Mercante.

corto plazo Galicia dispondrá de tres unidades más de este tipo, y de dos lanchas de limpieza de rías y puertos.

Sin embargo, uno de los proyectos más importantes es el del Centro de Control de Tráfico marítimo de Finisterre, que comprende un total de ocho enclaves a lo largo de la provincia de La Coruña; la mayoría de los terrenos donde serán ubicadas las instalaciones ha sido cedida por los municipios a los que pertenecen, y allí donde estos terrenos eran de

propiedad privada han sido ofertados al Ministerio de Transportes.

El edificio del Centro de Control de Tráfico Marítimo de Finisterre estará ubicado en la cima del monte Enxa, en Porto do Son, desde donde se controlará el Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo en la zona y se coordinará todo el salvamento de las costas gallegas, tan amenazadas en ocasiones por los accidentes y siniestros de embarcaciones. En cabo Corrubedo se situarán las antenas de radares en banda «S» y «X», antena de radiogoniómetro y antenas de comunicaciones. En monte Xastas (Muxia) irán las antenas de radares en banda «S» y «X» y la antena de comunicaciones. En monte Aro (Mazaricos) las antenas repetidoras de las señales enviadas desde el monte Xasta y desde el monte Enxa. En Pico de Meda irán los repetidores del monte Beo. En el faro de cabo Villano se montarán antenas de radiogoniómetro y, finalmente, en el faro de Finisterre también irán antenas de radiogoniómetro.

A finales de septiembre se adjudicó la construcción del edificio del monte Enxa y próximamente se irán publicando en el *BOE* los concursos para la construcción de los accesos a los diversos enclaves del proyecto; así como, para la instalación de tendidos eléctricos, cerramientos de parcelas, traída de aguas y construcción de las casetas de transformadores.

En virtud de un acuerdo entre la Administración Central y la Xunta de Galicia ha entrado en funcionamiento un remolcador de salvamento y dos helicópteros.

La entrada en servicio de estas unidades y las que se desarrollarán posteriormente a lo largo y ancho de nuestro litoral suponen un complemento de suma importancia para que el Plan Nacional de Salvamento marítimo, ya una realidad, suponga una respuesta rápida y eficaz a las emergencias marinas. ■

A. D.



La campaña marisquera en Galicia no entró este año con buen pie. Primero fueron las tensiones entre cofradías y Administración autonómica por la no renovación del carnet a los mariscadores que hubiesen infringido las normas dictadas por la Consellería, lo que provocó airadas reacciones en las organizaciones de Arcade, Vilanova de Arousa, Pontevedra, y La Coruña, llegándose incluso a amenazar, desde esta última cofradía, con la posibilidad de que se produjeran muertos si no se llegaba a un acuerdo.

GALICIA

La Consellería insiste en la necesidad de profesionalizar el marisqueo

Decrece la marea roja

MAS tarde, una vez que los ánimos se hubieron calmado, aunque sólo en parte, y tras el inicio pacífico de las actividades, se sumó un nuevo elemento a la discordia, la marea roja, conocida como «a purga do mar», que retrasó la campaña del 90 hasta finales del mes de octubre y dejó en paro durante casi un mes a casi el 80 por cien de los 20.000 mariscadores que trabajan en la Comunidad Autónoma gallega.

La alta concentración de la toxina paralizante PSP, que consumida en grandes cantidades puede causar la paralización e incluso la muerte, en las Rías Bajas gallegas, obligó a las autoridades sanitarias de la Xunta de Galicia a suspender la campaña marisquera en esta zona. La ex-

tracción del denominado molusco blanco, sobre todo berberecho, almeja, ostras y similares, estuvo prohibida hasta el día 29 de octubre, fecha en la que se reinició la campaña marisquera, al reducirse los niveles de la biotoxina PSP, como consecuencia de las propicias condiciones atmosféricas de los últimos días.

Continuó, no obstante, la prohibición para el mejillón, que se cultiva en batea, o para el marisqueo de fondo, aunque se espera que puedan reanudarse en breve las actividades. Debido a la paralización de la campaña durante casi treinta días la Consellería ampliará el plazo de trabajo para los mariscadores, y estudia la concesión de ayudas a los que han resultado afectados por esta inactividad.



Recuperar la imagen del marisco

El titular de la Consellería de Pesca ha manifestado su intención de financiar una campaña para la recuperación de la imagen del marisco gallego entre los consumidores, pues *«estas mareas rojas pueden crear la conciencia de que es peligroso consumir productos gallegos»*. Matizó, posteriormente, que el lado positivo de este fenómeno era dar la sensación de que *«desde Galicia se está ofreciendo al consumidor una garantía completa de sahidridad»*.

La campaña 90-91

Estaba previsto que tuviera una duración del 1 de octubre al 1 de febrero, con un total de setenta y nueve días de trabajo en horario de ocho a dos de la tar-



de. Se esperaba conseguir valores similares en la anterior, en la que se contabilizaron 6.000 toneladas de moluscos en todo el ámbito territorial, de las cuales 5.200 toneladas corresponden a las especies claves de la campaña: berberecho, almeja fina y almeja babosa. El pasado año la campaña supuso para el sector unos beneficios de más de 2.000 millones de pesetas.

Ley de recursos marítimo-pesqueros

En la presentación de la campaña marisquera 1990-91, el titular de la Consellería de Pesca, Acuicultura y Marisqueo, Enrique López Veiga, reiteró el firme propósito de su departamento de lograr la racionalización del sector marisquero sobre la base de su profesionalización, garantizando la no extracción de especies inmaduras (condición que se considera indispensable para la recuperación y conservación del recurso, ahora bastante esquilado), en una lucha constante contra uno de los mayores problemas, el furtivismo.

Se reafirmó también López Veiga en la exigencia a los ma-

El titular de la Consellería de Pesca ha manifestado su intención de financiar una campaña para la recuperación de la imagen del marisco gallego, deteriorada a causa de la marea roja.

riscadores para que acrediten su profesionalidad, el polémico carnet, y se mostró inflexible en cuanto a la política de sanciones a los que no respeten la normativa vigente. Durante 1989 se abrieron 1.665 expedientes de sanción, de los que se resolvieron 1.006, con un importe total en sanciones de 75 millones de pesetas, de las que se cobró poco más de 7.000.000. En lo que va de año se abrieron 1.874 expedientes de sanción, que totalizan cerca de los 93 millones de pesetas.

En este sentido, se presentó en el Parlamento el proyecto de Ley de Protección de los Recursos Marinos, una norma que en los últimos años ha sido sucesivamente reformada, y ésta es la tercera vez que pasa por la Cámara gallega. El proyecto fue muy criticado por los representantes

de la oposición y finalmente fueron desestimadas las enmiendas presentadas por éstos con el voto mayoritario del Partido Popular, iniciándose la tramitación parlamentaria para su entrada en vigor.

En opinión del conselleiro de pesca, este proyecto trata de mejorar técnicamente la ley con una mayor agilidad para las sanciones, que serán más bajas, pero también más rápidas. Y precisó que se rebajan las sanciones leves, establecidas entre 5.000 y 25.000 pesetas, y también las graves, manteniéndose los límites de estas últimas.

Por su parte, el portavoz del grupo socialista, Ventoso Mariño, definió la ley como una nueva ley de sanciones que «*ve a xente do mar como delinquentes ou potencialmente delinquentes*».

Camilo Nogueira, del PSG, calificó esta iniciativa como de proyecto propio de una Diputación Provincial, mientras que el representante del BNG señaló que para plantear esta ley era mejor no plantear nada. En parecidos términos se expresó Santos Oujo Bello, de Coalición Gallega.

Feira Galega do Mar

Durante cinco días, del 23 al 27 de noviembre, se celebrará en Vilagarcía (Pontevedra), la I Feira Galega do Mar (FEGALMAR), que tiene vocación de convertirse en el gran epicentro de la comercialización de los productos del mar recogidos o cultivados en Galicia, con una promoción exterior de los mismos, según expresaron los representantes de la Consellería de Pesca, y la recién nacida Asociación Galega do Mar, que son las promotoras de esta manifestación ferial que tendrá carácter itinerante, ya que está prevista su celebración en sucesivas ediciones en distintos puntos de Galicia, del resto del Estado, e incluso en diversos puntos de Europa.

El presupuesto para su realización sobrepasa los 19 millones de pesetas y se dedicarán los tres primeros días para los profesionales (se espera que acudan representantes de grandes superficies comerciales, cadenas de supermercados, restaurantes y organizaciones de detallistas), mientras que en las dos últimas jornadas la entrada será pública.

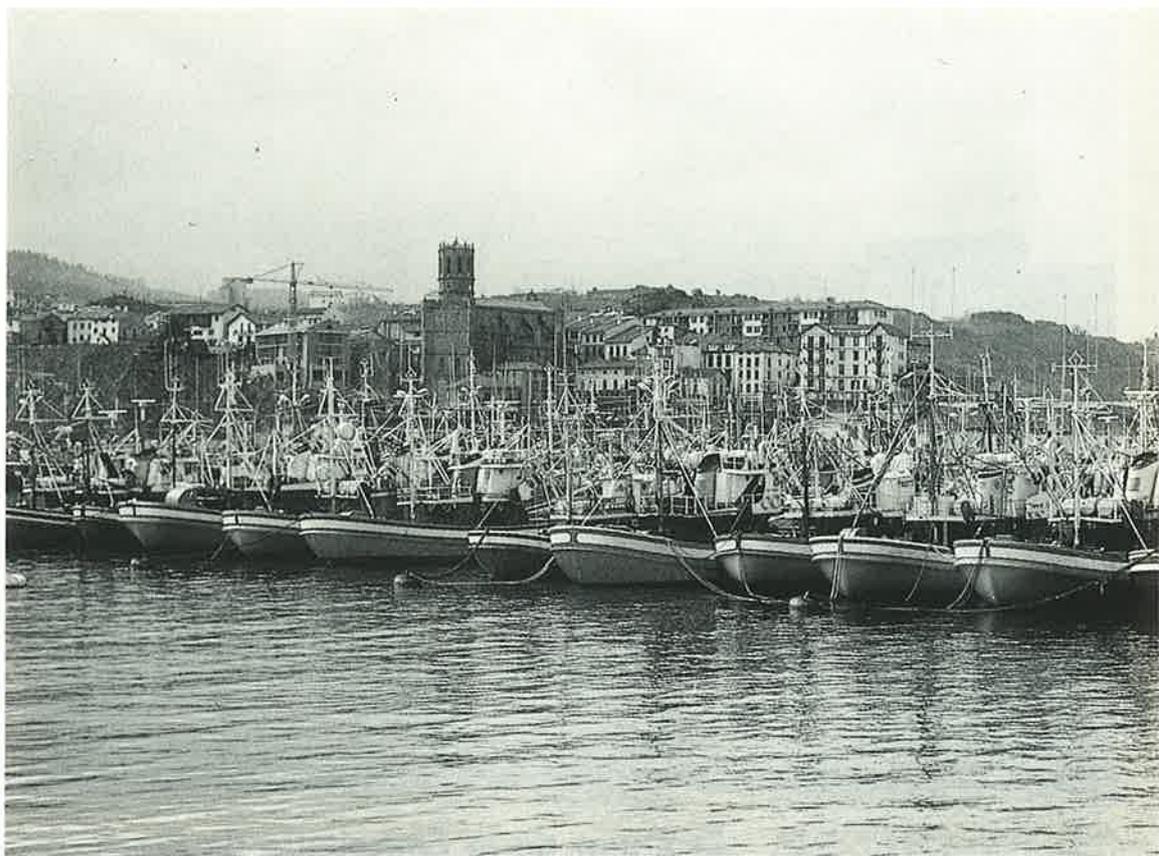
Paralelamente, se celebrarán unas jornadas técnicas monográficas sobre distribución y comercialización del mar y acuicultura, a la que se espera que asistan representantes del ICEX (Instituto de Cooperación Exterior), y de la embajada de Japón.

En cuanto a la Asociación Galega do Mar se creó con el ánimo de «convertirse en el punto de encuentro de los distintos sectores productivos para la promoción conjunta de los productos de nuestras rías», según señaló su máximo responsable Antonio Sánchez Fraga, en la presentación de FEGALMAR. ■

Elena CEBRIAN



En octubre, la flota vasca partió hacia las Azores, tras quince años de ausencia.



Los portugueses acusaron de «invasión» a los arrantzales

El regreso de la flota vasca de bajura a las islas Azores, la primera semana de octubre, tras cerca de quince años de ausencia obligada, ha estado en un primer momento protagonizada más por la posibilidad de un enfrentamiento entre pescadores vascos y portugueses, que por el éxito de la experiencia.

Finalmente, el desmentido del gobierno vasco y las noticias de las primeras descargas de túnidos parecen augurar que la larga campaña será un acierto.

TAL y como estaba previsto, quince barcos de bajura vascos, ocho del puerto vizcaíno de Bermeo y siete de la costa guipuzcoana, partieron rumbo al archipiélago atlántico de las Azores los primeros días del pasado mes de octubre.

Después de tres días de navegación desde el puerto de Vigo, el 14 del citado mes la ex-

pedición vasca alcanzaba su objetivo: las Azores. Habían tenido que transcurrir casi quince años y tensas y largas negociaciones entre los gobiernos vasco e isleño para que la presencia de los arrantzales fuese una realidad.

La misión vasca era romper la pasividad de los pescadores de aquellos mares, ricos en caladeros infrautilizados y, más concretamente, lanzar sus redes al sur de las islas.

Apenas las adversas condiciones meteorológicas habían permitido soltar amarras, cuando una información recogida en el prestigioso semanario *Expresso* puso alerta a las cofradías de bajura y al propio Ejecutivo autónomo: los portugueses acusaban de «invasión» a los vascos.

De acuerdo con la revista, los pescadores portugueses estuvieron «a punto de llegar a

las manos» con los arrantzales. Protestarían así por el acuerdo suscrito el verano pasado entre los gobiernos vasco y regional de Azores por el que se permite a los barcos de Euskadi pescar atún en aquellas aguas.

Los portugueses habrían considerado la llegada de los «extranjeros» como una invasión en un año malo para este tipo de pesca. Así, no habrían tenido reparos, no sólo en acusar a la flota de perpetrar «actos perjudiciales para el ejercicio de la pesca», sino en amenazarles con hundir los barcos, sin olvidar ese enfrentamiento físico.

A pesar de que la revista recogía declaraciones del presidente de la Unión de Armadores de Azores (Tunipesca), Luis Carvalheira, en las que aseguraba que el acuerdo entre gobiernos era «una forma más de provocar al Gobierno central



de Lisboa», el Departamento de Agricultura y Pesca vasco, desmintió «rotundamente» la posibilidad de una «guerra pesquera».

«Se trata de una maniobra de tipo político. El Gobierno vasco rechaza y no entiende los intentos de vincular esta experiencia a esos intereses. La labor de la administración vasca se limita a la supervisión y garantía del cumplimiento de los términos del acuerdo» aseguró el director de Pesca, Miguel Maruaga.

Al mismo tiempo, en medios pesqueros vascos se quitaba importancia al hecho, y se incidía en la alegría de las primeras capturas.

La primera entrada se registró en el puerto de Vigo el día 25, oscilando entre 30 y 40 toneladas; en días sucesivos se confiaba en proseguir con la buena pesca.

Antes los arrantzales, tras superar el mal estado de la mar, comenzaron a aprovisionarse de cebo vivo. A pesar de las primeras dificultades, lograron hacerse con chicharro. Así las cosas, sólo les faltaba localizar el pescado, y lo hicie-

Han tenido que transcurrir casi quince años y tensas y largas negociaciones entre los gobiernos vasco e isleño para que la presencia de los arrantzales en aquellas aguas fuese una realidad.

El presidente de las cofradías de bajura de Vizcaya no pudo disimular su satisfacción por los resultados de la campaña «Azores», aunque expresó su cautela sobre el devenir de la misma en las próximas semanas.

ron en las proximidades de la isla Graciosa, fuera de las 12 millas y tal como estaba suscrito.

Partidas de bonito grande, de entre 20 y 30 kilos por unidad propiciaron que las bodegas de las embarcaciones no tardaran en llenarse. Ante esta

situación, algunos barcos optaron por dirigirse a Vigo para vender el pescado, mientras otros prefirieron congelar el túnido en las plantas construidas para tal uso en las islas Azores, para posteriormente, transportarlo al mercado europeo o al americano.

Antton Garai, presidente de las cofradías de bajura de Vizcaya no pudo disimular su satisfacción por los resultados primeros de la experiencia «Azores», aunque tampoco dejaba de expresar su cautela por el devenir de la campaña. «Es para estar contento, pero no se puede cantar victoria porque la campaña es muy larga y pueden darse fenómenos negativos para los barcos vascos, como por ejemplo la entrada de borrascas del Atlántico.»

La iniciativa se limita exclusivamente a la captura del bonito en la modalidad de cebo vivo y caña, estando vetada la de otras especies, objeto de los pescadores de las islas Azores, respetando siempre el ecosistema marino.

Hasta 1977 los barcos boniteros vascos siguiendo con su tradición histórica de faenar en caladeros de cualquier punto del planeta, ponían rumbo al Atlántico una vez concluida la costera del bonito. Pero, ese año, con el establecimiento de las 200 millas comunitarias, se les privó de la posibilidad de faenar en aquellas aguas, como ya sucedía con las costas de Africa.

La gravedad surgida ante la falta de caladeros llevó al gobierno vasco hace algunos años a tratar de recuperar aguas mediante acuerdos. Con este, la costumbre de los pescadores nativos de faenar sólo a escasas millas de la costa, ha sido aprovechada por los arrantzales, grandes conocedores de los bancos de túnidos. A cambio se les enseña a comercializar su pescado y además, se crea un frente común en contra de la pesca de atún con volantas.

Por el momento, los promotores del acuerdo están satisfechos, por eso niegan que haya habido fricciones. «Los arrantzales vascos no han recorrido tantas millas para enfrentarse a nadie. Quizá lo que ocurra es que a pescadores de otras latitudes les sorprenda la capacidad de faenar de los vascos», asegura un arrantzale de Bermeo. ■

Isabel CAMACHO



Un joven submarinista de San Sebastián, José Manuel Zurimendi Carril, perdió la vida en aguas cántabras mientras practicaba la pesca submarina. El trágico suceso ocurrió en la playa de Oriñón, donde fue encontrado su cuerpo sin vida horas después de advertida su desaparición. En el rescate del buceador intervino un equipo GEAS de la Guardia Civil llegado desde Logroño.

La peligrosidad de algunas playas carga de trabajo a los socorristas

Alto número de rescates en la temporada de baño

JOSE Manuel Zurimendi salió a bucear en un lugar conocido como La Ballena, en Sonabia (Oriñón) a las 14,30 horas del domingo 31 de septiembre. El submarinista aparcó su coche en las cercanías del lugar, por lo que, al no regresar para recogerlo, se dio aviso de su desaparición.

Miembros de la Cruz Roja del Mar y de la Guardia Civil comenzaron las labores de rastreo en busca del hombre desaparecido en el mar, tareas que tuvieron que ser suspendidas en la noche de ese mismo día. A la mañana siguiente se reanudó la búsqueda, esta vez a cargo de un equipo GEAS, desplazado especialmente desde la capital riojana para realizar el salvamento del buceador.

El cuerpo sin vida de Zurimendi, de treinta y dos años de edad y vecino de San Sebastián, fue hallado a las 11,30 del lunes día 1 de octubre.

Las playas más peligrosas de Cantabria

Las playas de Somo/Laredo y la de Liendres, cercanas a la ca-

pital cántabra, son los puntos del litoral más peligrosos para el baño, según se desprende de los datos facilitados por el servicio de socorrismo de Cruz Roja del Mar en Cantabria, que registró este verano 92 rescates en la primera de estas playas y 58 salvamentos en la segunda.

En las distintas playas de la región con servicio de socorrismo (25 disponen de él durante los meses de verano), los vigilantes salvaron a 315 personas en trance de morir ahogadas. Sólo en la zona más próxima a Santander se practicaron 227 de estas intervenciones.

En la costa que rodea a la capital cántabra y su área de influencia, la playa más peligrosa resultó ser la de Somo, donde los socorristas rescataron casi a un centenar de personas en dificultades, seguida de Liendres, donde realizaron algo más de medio centenar de salvamentos.

Aguas más tranquilas parecen ser las más próximas a la desembocadura del río Besaya, especialmente la playa de Cuchía, donde no se registró ninguna intervención. En esta zona fueron rescatadas del agua 65 personas, 17 de las cuales se bañaban en la

playa de Los Locos, en Suances. En Oyambre fueron 15 las personas rescatadas. Es significativo en esta zona el descenso en el número de bañistas que requirieron asistencia, casi un 50 por ciento menos en relación al año anterior.

Un total de 10.511 personas fue atendido durante el pasado verano por los socorristas de la Cruz Roja del Mar que prestan servicio en playas de la región. Las cifras aportadas revelan que las playas más conflictivas en cuanto a incidencias fueron las de la zona oriental, Laredo y Castro Urdiales, en las que se atendió a 6.365 personas, el 60,4 por ciento de las intervenciones.

Los responsables de la Cruz Roja del Mar destacaron la escasa colaboración de los bañistas con los servicios de las playas. «Es frecuente ver, —señalaron las mismas fuentes— cómo los bañistas tiran los letreros que colocan los socorristas para advertir del posible riesgo, cuando no se los llevan de recuerdo o ponen a secar sus toallas sobre ellos.» Los responsables de esta institución coincidieron en señalar la necesidad de dotar el año próximo con equipos de megafonía a los socorristas, así como de módulos sanitarios que permitan realizar las curas fuera de la playa.

La Asamblea Regional de Cruz Roja encomendó este año a un centenar de personas la misión de proteger a los bañistas.

El Oceanográfico marca atunes para un estudio sobre su conservación

El Instituto Oceanográfico de Santander llevó a cabo entre los últimos días de agosto y primeros de septiembre una campaña de marcado de túnidos en el Mar Cantábrico. El objeto de esta operación es realizar un estudio sobre la biología y la pesca de esta especie, incluido en el Plan de Investigación Trienal sobre el atún blanco organizado por la



Comisión Internacional para la Conservación del Atún Blanco (ICCAT). En total se marcaron 4.100 atunes blancos o bonitos del norte y 1.100 atunes rojos o cimarrones.

La primera fase de esta campaña se realizó entre los días 14 de agosto y 3 de septiembre, mediante la colaboración de un pesquero comercial de Fuenterrabía, único puerto del Cantábrico especializado en la pesca del atún rojo o cimarrón, una de las dos especies que eran objetivo del crucero.

Las actividades fueron coordinadas por el responsable del Ins-

tituto Oceanográfico de Santander, Orestes Cendrero, aunque en ellas han participado científicos de este centro, así como del Instituto Español de Oceanografía de La Coruña y Fuengirola (Málaga).

Estas actividades servirán también para desvelar los aspectos que interesan particularmente a España, como es el caso de la interacción entre las modalidades de pesca de superficie utilizadas por los pescadores (cebo vivo y curricán) y las artes de deriva (volantas) y arrastre pelágico.

Estas últimas modalidades han sido recientemente introducidas

por los barcos atuneros franceses, y son los que tantos problemas han causado a nuestros pescadores en los últimos años.

La citada campaña puede repercutir en los criterios que deberá aportar la Comunidad Europea para resolver el conflicto que enfrenta durante los últimos meses a los pescadores franceses y españoles.

Los estudios de esta campaña podrán determinar la medida en la que la población de túnidos del Cantábrico se ve afectada por el uso de volantas en los pesqueros franceses.

No obstante, en caso de que

fuera demostrada la inconveniencia del uso de las volantas, el problema seguiría existiendo, ya que éstas son utilizadas también por la flota coreana.

En este caso particular, la Comunidad Europea no tiene autoridad para prohibir el uso de volantas a la flota coreana, ya que ésta alega que está navegando en aguas que jurisdiccionalmente no pertenecen a la CE. La segunda fase de esta campaña se llevó a efecto en la segunda quincena del mes de septiembre y duró aproximadamente ocho días. ■

Violeta GONZALEZ

La costera casi ha triplicado las capturas del año anterior

La anchoa batió records en los puertos cántabros

La costera de la anchoa ha resultado este año muy satisfactoria para las embarcaciones cántabras. Mientras las capturas de anchoa crecieron un 255 por cien respecto al año pasado, el bonito desembarcado hasta septiembre descendió un 23 por cien en relación a las cifras del año anterior.

Según un informe del Servicio de Actividades Pesqueras de la Diputación Regional, hasta finales de septiembre se desembarcó en los ocho puertos de Cantabria un total de 6.115 toneladas de anchoa, cantidad que representa un valor de 1.445 millones de pesetas.

Esta cifra supera las capturas totales de las últimas campañas, que fueron de 2.389 toneladas el pasado año, 1.584 en 1988 y 1.468 en 1987. El valor de las capturas fue el pasado año de 637 millones de pesetas, 570 millones en 1988 y unos 544 millones en 1987.

En pesetas constantes de 1986, el valor económico de la anchoa desembarcada asciende a 1.106 millones, valor que duplica los resultados de los últimos cuatro años.

La costera de anchoa de este año ha sido especialmente favorable en los pasados meses



de julio, agosto y septiembre, época en la que tradicionalmente se pescan pocos ejemplares de esta especie.

La segunda semana de agosto fue uno de los períodos en los que mayores capturas se registraron. Sólo en el puerto de Santoña, se subastaron esos días 260.000 kilos de anchoas. La proximidad de la zona de pesca, frente al superpuerto de Bilbao, la capacidad de los muelles de esta localidad cántabra y el hecho de que fueran jornadas festivas en los puertos vizcaínos determinaron que la flota de bajura acudiese a desembarcar a Santoña.

En esta ocasión, las capturas se caracterizaron por su tama-

ño (32-42 peces por kilo), razón por la que se vendieron por igual a las fábricas conserveras que a los distribuidores de pescado fresco.

Los precios en esta campaña oscilaron entre las 200 y 310 pesetas/kilo. No obstante, la irregularidad de tamaño ha condicionado una fuerte oscilación de las cotizaciones en lonja.

La campaña tradicional, cuyo desarrollo tiene lugar entre los meses de marzo a junio, arrojó un volumen total de capturas superior a las 3.500 toneladas, desbordando todas las previsiones. La pesca de este período fue, en cambio, de menor calidad y tamaño, y los

precios sufrieron una caída. Se trataba de anchoas capturadas en las abras, con un tamaño de 50 a 70 peces por kilo.

En torno al medio centenar de embarcaciones han faenado en las primera y segunda costeras de anchoa, la mayoría de ellas con matrícula cántabra. Los principales desembarcos se han realizado en los puertos de Santoña y Colindres.

Paralelamente a la segunda costera de anchoa se desarrolló la costera de bonito, que ha supuesto la captura de 1.496 toneladas de esta especie por valor de 329 millones de pesetas. Estas cifras son consideradas «flojas» por el sector.

Hasta el pasado mes de agosto el desembarco de esta especie ha seguido la línea de años anteriores. Sin embargo, las capturas realizadas durante septiembre fueron sensiblemente inferiores al mismo mes de temporadas anteriores. Además, el informe del Servicio de Actividades Pesqueras señala que los buenos resultados de la campaña de anchoa han animado a parte de la flota de bajura que pescaba bonito a dedicarse a la captura de anchoa. No obstante, habrá que esperar a los resultados de octubre y noviembre para hacer balance de la campaña de bonito. ■



Tercer jet-foil para Trasmediterránea

EL 29 de octubre pasado fue presentado en las dos capitales canarias el nuevo jet-foil de la compañía Trasmediterránea, el «Princesa Dácil», que operará en el tráfico interinsular de pasajeros entre Santa Cruz de Tenerife y las Palmas de Gran Canaria.

El «Princesa Dácil» sustituirá en sus funciones al «Princesa Guacimara». Para la presentación del nuevo jet-foil se trasladaron a las islas el presidente de la compañía Trasmediterránea, Luis Delso, y el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto. En el transcurso del acto de presentación del «Princesa Dácil» a los medios de comunicación se realizó un breve recorrido por la bahía de los dos puertos capitalinos del archipiélago.

En cuanto a las novedades técnicas con las que cuenta el nuevo jet-foil, el primero de origen japonés de Trasmedi-

terránea, figuran el cuenta kilómetros, que está instalado en la cabina de pasajeros, desde donde los usuarios pueden observar la velocidad a la que va navegando el aparato en cada momento del viaje.

El coste del nuevo aparato ha sido superior a los 2.000 millones de pesetas, y supone un cambio importante en las comunicaciones marítimas interinsulares dado su origen nipón. Las otras dos embarcaciones de estas características con las que cuenta Trasmediterránea en Canarias fueron adquiridas a la empresa norteamericana Mc Donald Douglas.

En el transcurso del acto de presentación del nuevo jet-foil, el presidente de la naviera estatal, Luis Delso, se refirió al plan estratégico de la compañía que preside, aprobado recientemente por el consejo de dirección. Entre las primeras consecuencias de dicho plan figura la

nueva estructura organizativa de la empresa, que contempla tres zonas marítimas: una en Canarias, otra en el Estrecho y la tercera en Barcelona.

Por lo que respecta a Canarias, los nuevos nombramientos de la compañía afectan al nuevo delegado regional, que será Hector de Armas. Dejará vacante Hector de Armas la delegación de la compañía en la provincia de Las Palmas, que desde ahora estará ocupada por Fernando Tuya. Otras áreas se repartirán del siguiente modo: área comercial, Francisco de la Rosa; administración, Jose Luis Pinto; explotación del jet-foil, Fernando Pérez; y explotación de flota, Rafael García.

En cuanto a las delegaciones insulares, Antonio Sosa seguirá ocupando la de la isla de La Palma, mientras que de la de la isla de Tenerife se ocupará Jose María del Real. ■



Veinte

VEINTE personas desaparecidas es el balance de la colisión entre un pesquero portugués, «Illa do Sao Vicente», y un mercante griego, «Ionan Wind», en aguas próximas al archipiélago canario.

La colisión se produjo, según indicó el capitán del barco portugués a su paso por Gran Canaria, debido a una mala interpretación de señales y a la densidad de tráfico marítimo en la zona en el momento del abordaje.

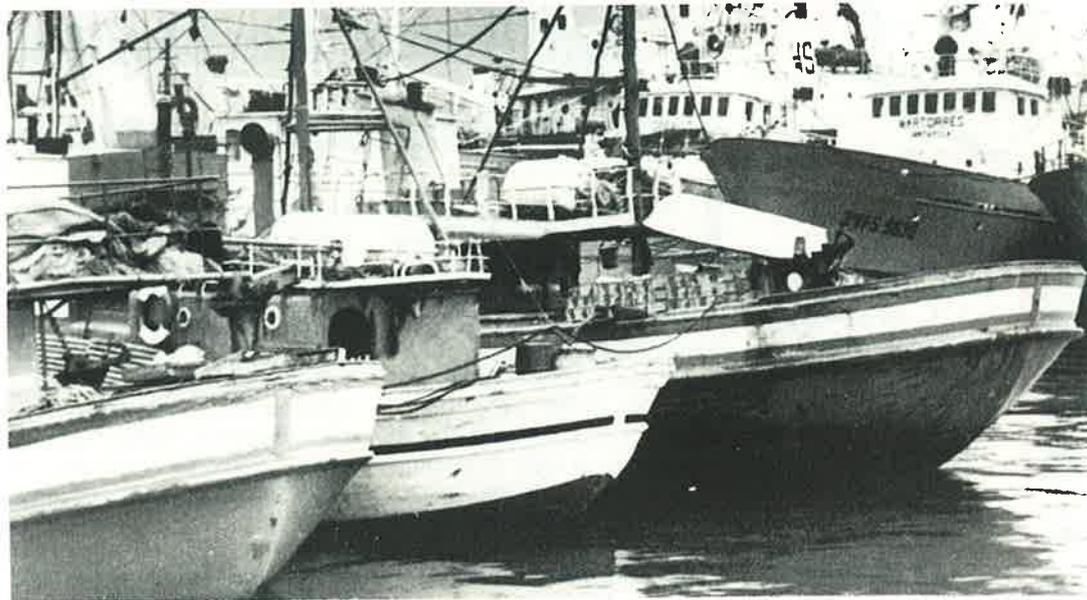
El capitán, junto a otros nueve tripulantes de su embarcación lograron salvarse porque se encontraban en la cubierta del barco en el momento del choque, y saltaron al agua. El resto de la tripu-

La flota arrastrera abandona el amarre forzoso

EL 1 de noviembre zarparán de los puertos canarios los casi 270 barcos pesqueros y arrastreros que durante todo el mes de octubre han permanecido amarrados debido al paro biológico estipulado en el acuerdo comunitario de pesca con Marruecos. Dicho paro está justificado en el acuerdo como período necesario para la regeneración de las especies en el banco pesquero canario-sahariano, al objeto de no agotar las especies piscícolas y lograr su renovación.

La mayoría de la flota que faena en dicho banco optó por amarrar en los puertos de La Luz y de las Palmas, aunque algunos se trasladaron a los puertos de Vigo o Marín.

En concreto, los 121 buques arrastreros congeladores de la patronal ANACEF permanecieron en Canarias cuarenta y cinco días para poder acogerse así a las subvenciones que se establecen en el tratado, y que oscilan, dependiendo del tamaño y tonelaje de los mismos en-



tre los dos y cuatro millones de pesetas por unidad.

El paro biológico también afecta a la flota marroquí, por lo que 150 unidades de dicha flota con base en los puertos canarios permanecieron aquí durante todo el mes para reparar sus embarcaciones y lograr su puesta a punto. ■

Portugueses desaparecidos

lación se hundió con el barco, según el propio capitán, porque *estaban durmiendo y no les dio tiempo a salir; los que estaban durmiendo no se salvaron.*

La lista de los tripulantes que se salvaron es la siguiente: José Augusto Sarmiento, Armando Daniel María Meleiro, Raúl Ramos Piñeiro, Horacio Lima Márquez, José Vaqueiro Riveiro, Antonio Avelino Millares, Manuel Castro da Silva, José Penteiro y Armando José Martiño Fortuna.

Fueron recibidos en el puerto de la Luz y de Las Palmas por el cónsul de su país, Manuel da Silva, que les recogió a bordo del mercante griego con el que cho-

caron y que les trajo a tierra.

El capitán del «Ionan Wind» no quiso dar explicaciones al cónsul sobre cómo había sido el accidente, ni tampoco le facilitó el nombre de su compañía aseguradora. Según el cónsul, Manuel da Silva, *éste es sólo un hecho aislado de los muchos que ocurren en el mar y que no nos enteramos, por la prepotencia en el mar —dijo— de los barcos grandes sobre los pequeños.*

En las tareas de rastreo de los 20 desaparecidos intervinieron unidades del Servicio Aéreo de Rescate, SAR, y el remolcador de la Marina Mercante «Punta Mayor», que dieron por finalizadas sus tareas tras transcurrir tres días después del accidente. ■

Libertad para el patrón retenido en el Aiun

EL pasado 25 de octubre, las autoridades marroquíes decidieron conceder la libertad al patrón del mercante «Isla de Lobos», retenido en el puerto de El Aiún desde el 5 de septiembre.

Su libertad se consiguió tras una ardua negociación entre dichas autoridades y los representantes de la empresa Oficus, propietaria del buque.

No obstante, el patrón, Blas Frankis fue condenado a cuatro meses de arresto acusado de contrabando.

A su llegada al aeropuerto de Gran Canaria a bordo de un aerotaxi, el patrón de «Isla de Lobos» no quiso hacer declaraciones, y a las preguntas de los periodistas sólo respondió que él no era ningún contrabandista y que no tenía *ningún miedo de volver a Marruecos* porque no es *ningún delincuente.*

Los abogados del armador mantienen ahora una dura negociación con las autoridades aduaneras alauitas al objeto de lograr recuperar el buque que sigue retenido en el puerto de El Aiún. El fallo del tribunal

que juzgó a Blas Frankis ordena también la confiscación del portacontenedores, ya que según la legislación marroquí, se considera contrabando la expedición de dos manifiestos de carga y se castiga con confiscación del medio de transporte. El armador, Enrique Delgado, ha anunciado que sus abogados apelarán la sentencia por considerarla *asombrosa, tremenda y desproporcionada.* El fallo tampoco contempla la petición de la aduana de El Aiún que solicita una imposición de 25 millones de dirhans a la compañía naviera.

Según el armador Enrique Delgado, la paralización del barco ha generado ya a la compañía unas pérdidas de 60 millones de pesetas.

En lo que respecta al proceso seguido contra Blas Frankis, éste fue suspendido en tres ocasiones, ya que las autoridades aduaneras no lograron localizar la mercancía a la que hacían referencia en los manifiestos de carga y que ocasionaron la retención del patrón del «Isla de Lobos». ■



La empresa naval Astilleros de Mallorca, S. A., ha presentado solicitud de suspensión de pagos, al no tener clientes en su cartera de pedidos y no poder afrontar la deuda de 400 millones de pesetas, que la junta de acreedores le reclama.

Al tiempo que su solicitud es admitida por el Juzgado, tramita con la Administración Central una ayuda de la CEE para la reconversión de la empresa, lo que supondrá una reducción de plantilla del 15 por cien de los trabajadores. Su director general, Vicente Cancio, estima que el futuro de Astilleros de Mallorca está en la reparación de grandes yates, al no tener pedidos para la construcción de buques de un desplazamiento superior a las 5.000 toneladas.

La empresa remodeló el buque hospital del ISM, «Esperanza del Mar»

Astilleros de Mallorca, S. A., presentó suspensión de pagos

LA presentación de suspensión de pagos por parte de la empresa de construcción naval Astilleros de Mallorca, S. A., sita en la misma capital mallorquina, era algo previsto e irremediable. Hace ya casi veinte años que la empresa había entrado en crisis debido a la falta de pedidos en la construcción de buques de más de 5.000 toneladas de desplazamiento. La competencia de astilleros asiáticos y el tambaleo de la economía occidental en el año 73 hicieron posible que muchas empresas navales presentaran solicitud de suspensión de pagos y se acogieran a la reconversión industrial del sector.

Astilleros de Mallorca fue una de ellas, y una parte importante de las acciones las adquirieron constructores gallegos de barcos de pesca. En la actualidad, la empresa cuenta con un activo de 1.692 millones de pesetas, frente a los 1.249 millones de pasivo, además de las deudas fiscales y sociales contraídas, dando un saldo de 400 millones de pesetas que le exigen los acreedores.

Dadas las circunstancias fi-

nancieras de la empresa y la ayuda solicitada a la Administración para la adquisición de fondos de la CEE, todo parece indicar, y así lo ha manifestado su director general Vicente Cancio, que desean un fuerte impulso económico para reflotar la empresa, cumplir con los compromisos de corto plazo y negociar con otros menos apremiantes.

De otro lado, cabe señalar que, a partir del año 86, en que ya dedicaba la mayor parte de su actividad a la reparación y remodelación de yates de gran porte, firmó un contrato con el armador gallego Jesús Baz, por el que se comprometía a la construcción de una serie de cuatro pesqueros, y otra serie de tres barcos de pesca para otro armador.

Però no todas las operaciones fueron buenas, puesto que debido a los costes de insularidad, entre otras partidas, no podían competir con otros astilleros de la Península. Además de otras contrataciones mal efectuadas, como la construcción de un yate de lujo de 32 metros de eslora, cuyo contrato se cifró en 500 millones de

pesetas, y le ocasionó una pérdida de 60 millones de pesetas.

Cuando verdaderamente se inicia la crisis de Astilleros de Mallorca es cuando contrata la construcción de tres buques porta-contenedores para una naviera de Sevilla. Sólo pudo entregar dos, ya que el tercero quedó en dique seco al no aceptarlo la naviera. Más tarde, este último buque nombrado «Andalucía», lo adquirió el Instituto Social de la Marina, convertido en buque-hospital, botado como «Esperanza del Mar». Su doble función de hospital y apoyo logístico lo destinan al banco de pesca canario-sahariano, en apoyo a los pesqueros españoles que faenan en sus aguas.

Ultimamente, estos astilleros se han dedicado a la reparación y remodelación de yates de lujo, de donde obtuvo sus principales ingresos, convirtiéndose en una de las más importantes empresas del Mediterráneo dedicada a la reparación y mantenimiento de yates de gran porte. De ahí que no entre en los cálculos de la dirección el que Astilleros de Mallorca desaparezca, toda vez que, aunque los accionistas vigueses estén preocupados por la situación, es posible negociar con los acreedores, obteniendo créditos blandos para su reestructuración y satisfacer las deudas contraídas con Hacienda y la Seguridad Social.

La empresa ha manifestado que la actual situación ha sido puesta en conocimiento de la Comunidad Autónoma, en espera de que las consellerías implicadas en el sector, a través del Govern Balear, den un soplo de vitalidad financiera para que la empresa mallorquina y sus 100 trabajadores fijos no desaparezcan. ■

Emilio MORANCHO





La CE financiará 33 millones del importe del proyecto

Nueva lonja para Cudillero

de ventas de pescado en el propio puerto. Pero con la nueva «rula» y una vez terminadas las obras del puerto y de los accesos al mismo, Cudillero va a contar con unas instalaciones modernas y en consonancia con la propia flota que es la más importante, en cuanto a número, de todo el litoral asturiano.

El ISM imparte cursos de redero

Los cursos que imparte en el litoral asturiano el Instituto Social de la Marina en colaboración con el INEM están recuperando en esta Comunidad Autónoma el oficio de redero, que estaba en fase de extinción debido a que lo practicaba un reducido número de profesionales y casi todos ellos, de avanzada edad, y casi al borde de la jubilación.

Actualmente, se están desarrollando dos cursos de rederos en la Escuela de Formación Profesional



Náutico Pesquera de Gijón y en la Casa del Mar de Avilés, a los que asiste una treintena de alumnos, casi todos ellos parados de larga duración. Se trata de un alumnado joven que va a dar un horizonte nuevo a la profesión de redero en Asturias.

Luarca es el puerto asturiano con un mayor número de mujeres especializadas en las tareas de reparación de redes pero, debido a su avanzada edad, son muy pocas las que continuarán con esta actividad. También en Lastres el oficio de redero tiene gran entidad, pero con unas circunstancias similares a las de Luarca, es decir, un censo de rederos demasiado envejecido. Con la reconversión de otros oficios en rederos, al estar incluidos en los cursos marineros que permanecían en el paro por espacio de más de un año, se espera que pueda ser atendida la demanda por parte de los armadores para contar con expertos en este oficio. Los cursos de rederos en Gijón y Avilés tienen una duración de doscientas horas y el alumnado es subvencionado por desplazamiento y también por ayuda a la familia en el caso de los parados de larga duración. ■

José de ARANGO

EL puerto asturiano de Cudillero cuenta con más de 250 embarcaciones, muchas de las cuales tenían que permanecer con base en el puerto de Avilés, debido a las malas condiciones del viejo muelle de su propio pueblo. La Consellería de Obras Públicas del Principado de Asturias ha construido un nuevo puerto de Cudillero, así como unos modernos accesos al mismo, evitando el paso por el centro de la villa, que es angosto y difícil, especialmente para los vehículos que transportan pescado.

Pero a Cudillero la faltaba una lonja de pescadores, ya que la antigua no reunía las mínimas condiciones para atender a una flota tan numerosa como la de este puerto asturiano que tiene varias embarcaciones faenando en aguas de la Comunidad Europea, y otras muchas dedicadas a la pesca de la merluza «al pinchu». En virtud del apoyo del Gobierno del Principado y de la CEE Cudillero va a contar el próximo año con una de las rulas más modernas del norte de España. Se construirá esta lonja de pescadores en un solar de 1.300 metros cuadrados, en la zona del nuevo puerto y las obras se van a iniciar antes de finales del presente año. El presupuesto se eleva a 57 millones de pesetas de los que siete se han invertido en la elaboración de los planos y del correspondiente proyecto.

La financiación de la nueva rula de Cudillero resultó aprobada por el Gobierno del Principado y de la CEE. Esta última aporta 33 millones de pesetas y el resto se financia con cargo a los presupuestos del Principado. La Cofradía de Pescadores de Cudillero atraviesa, en los últimos meses, por una situación económica muy delicada derivada especialmente en el descenso

La angula, a 22.000 pesetas el kilo

En los últimos días de octubre se inició en San Juan de La Arena la costera de la angula que en las primeras jornadas ha sido de muy bajo rendimiento para los «anguleros» madrugadores. La temporada se inicia oficialmente el día 1 de octubre, pero casi nadie va la ría de La Arena hasta mediados de octubre. En las tres primeras semanas se han capturado en esta ría de la desembocadura del Nalón 190 kilos de anguilas, según información facilitada por la Cofradía de Pescadores local. Sin embargo, puede considerarse que la cantidad de angula pescada es superior puesto que en La Arena abunda el furtivismo y las capturas que hacen los «ilegales» no pasan por la «rula».

Los precios son los más elevados en la historia angulera asturiana ya que han alcanzado las 22.170 pesetas en angula viva y las 21.550 muerta. Para los pescadores profesionales de angula de San Juan de La Arena y Cudillero la temporada, de octubre a finales de abril, es el único medio de vida pero abun-

dan las acciones de los furtivos, pese a que la Dirección Regional de Pesca del Principado tiene una plantilla de siete vigilantes de aguas interiores.

Las primeras impresiones de la presente temporada es que cada vez entran menos angulas en la ría del Nalón. Los precios se van moviendo en relación directa con la cantidad de angula capturada y hubo jornadas en que descendieron las cotizaciones hasta las 16.000 pesetas. Pero la gran alza de precios se espera para las fechas navideñas en que posiblemente llegue a alcanzar las 30.000 pesetas el kilo.

A la vista de estos precios en la guía gastronómica asturiana ya ha desaparecido la angula en muchos restaurantes que se preciaban de «tener angula de La Arena durante toda la temporada». Y como dato curioso podamos apuntar que uno de los pueblos donde menos angula se consume es en San Juan de La Arena. ■

J. A.



LA Consellería de Agricultura y Pesca está realizando estos días una repoblación con 5.000 ostras reproductoras en la zona marítima de Vinaroz. El área está protegida al encontrarse en ella arrecifes artificiales instalados en 1988. La elección de este arrecife se produce porque, al hacer seguimientos científicos a estas estructuras artificiales, se ha comprobado la fijación en ellas de semillas de ostras, así como el incremento de las poblaciones de peces alrededor de su nuevo hábitat.

La colocación de captosres de semilla de ostra en una franja costera muy amplia ha demostrado que el artificio ideal para la captación de semillas en estas aguas es el denominado «sombbrero chino», que consiste en una serie de placas circulares superpuestas. Asimismo, se ha demostrado que las profundidades de mayor captación se sitúan entre los 10 y 14 metros, y corresponden a zonas situadas entre los 15 y 25 metros de profundidad.

Los resultados de captación han sido de 650 semillas por unidad de captación, lo que nos da una idea de la densidad de los reproductores existentes y el interés por incrementar la repoblación con reproductores autóctonos al objeto de ir formando una serie de viviros naturales.

En esta misma línea, la Consellería ha llevado a cabo experiencias sobre tecnología de cultivo de las instalaciones semisumergidas para el engorde de semillas de ostras, y conseguir que los reproductores garanticen la repoblación. Los primeros

Las condiciones climáticas y ambientales de las aguas mediterráneas son ideales para este cultivo

Repoblación de ostras en Vinaroz

resultados han demostrado que la temperatura, salinidad, productividad y calidad de las aguas del Mediterráneo en esa zona son las ideales. Estos elementos hacen que las ostras consigan alcanzar la madurez en un período de tiempo que oscila entre los dieciséis y los veinte meses.

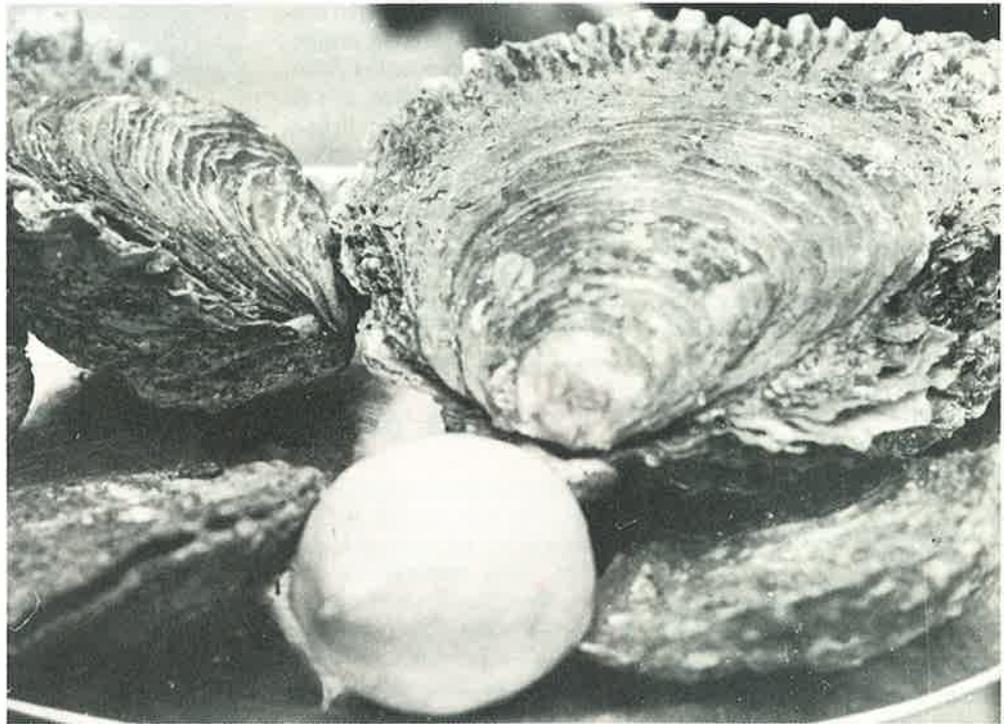
Las 5.000 ostras que ahora se están sembrando se colocan en lugares concretos del arrecife artificial de Vinaroz, de forma que se facilite el seguimiento científico

irregular que atraviesan los miembros de la corporación de prácticos del puerto de Denia. Según fuentes del sindicato, la Corporación de prácticos se plantea la prohibición a las compañías Flebasa Lines y Marítima de Formentera de entrar en el puerto de Denia, ya que la corporación en sí misma no puede soportar los gastos que la prestación de sus servicios origina. Esta medida originada por el impago de aranceles se apoyaría en el artí-

controladores aéreos, estos, regular las entradas y salidas de los barcos en el recinto portuario.

El puerto de Denia depende administrativamente de la Consellería de Obras Públicas y Urbanismo. En la actualidad, tiene en marcha una serie de reivindicaciones para mejorar sus condiciones de trabajo.

Entre las demandas canalizadas por la UGT del Mar cabe destacar la exigencia de una caseta de prácticos donde desempeñen su labor, un



en todas sus fases de crecimiento. La zona protegida será utilizada de igual manera para núcleo de captación de semillas para próximas campañas.

Los prácticos del puerto de Denia sufren irregularidades

La Federación del Mar de UGT ha denunciado la si-

culo segundo del reglamento de practicaaje. Para ambas compañías esta medida tendría incalculables consecuencias económicas, ya que las dos tienen su centro de operaciones en Denia, desde donde cubren la línea de comunicación con Ibiza y Formentera respectivamente.

La Corporación de prácticos cumple en España una función similar a la de los

trabajo que ahora lo ejecuta cada funcionario desde su propio domicilio en las proximidades del puerto. Esta petición ya fue tramitada hace casi ocho años, sin que hasta el momento la Corporación de prácticos haya tenido respuesta alguna. ■

Beatriz VALBUENA



**UN EQUIPO
DE EXPERTOS
A SU SERVICIO**



**PARA QUE LOS REPUESTOS
DEJEN DE SER UN PROBLEMA**

**SUMINISTRAMOS PIEZAS DE
REPUESTO DE TODOS LOS
FABRICANTES, EN CUALQUIER
LUGAR DEL MUNDO, DE
FORMA RAPIDA, SEGURA
Y ECONOMICA**

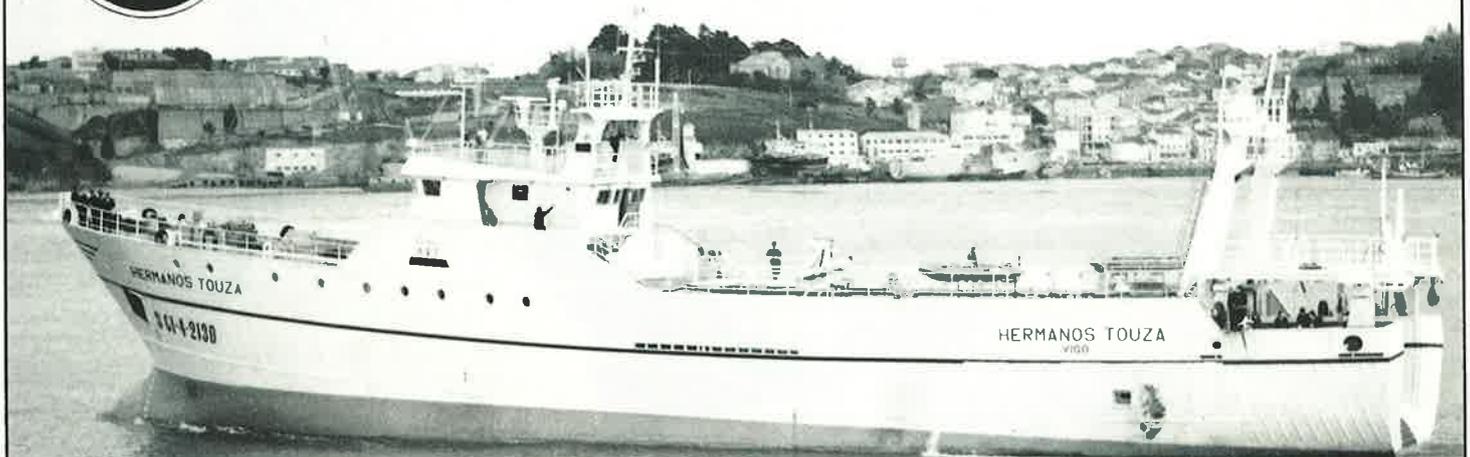


Suministros Industriales y Navales PEREZ GALIANA, S.A.

Monserrat, 7 - 08340 VILASSAR DE MAR (Barcelona)

Teléfono (93) 759 14 00 - Télex 57589 SIRLA E - FAX (93) 759 04 08

ASTILLEROS GONDAN, S.A.



**CONSTRUCCION, MONTAJE Y REPARACION DE BUQUES PESQUEROS Y DE CABOTAJE
EN ACERO Y MADERA.**

CARROS-VARADEROS HASTA BARCOS DE 1.000 TONELADAS.

33794-FIGUERAS - CASTROPOL (Asturias) . Tel.: (985) 62 38 20* . Télex: 87350 ASGO E . Fax: (985) 62 37 77



Técnicas exploratorias

Cómo detectar

Sanidad a bordo

Las tres fases de una exploración son: inspección (ver), palpación (tocar) y auscultación (oír). Siguiendo estas tres fases de una manera sistemática, podremos elaborar una pequeña historia clínica del paciente, que será de gran utilidad a la hora de realizar una consulta radiomédica.

DEBE comenzarse con una valoración general del enfermo:

¿Qué *aspecto* tiene?: normal, pálido, sudoroso, amarillo...

¿Qué *postura* tiene?: agitado, quieto, encogido...

¿Qué grado de conciencia tiene?: adormilado, agresivo, titubea al hablar, sabe dónde está y qué día del año es...

A continuación, se deben tomar las *constantes vitales*:

PULSO: es la comprobación de latido cardíaco en una arteria. Del pulso se debe registrar: *frecuencia* o número de latidos por minuto, (cifras normales en reposo 60/80 pulsaciones por minuto), *ritmo*; el pulso debe ser rítmico. Se toma en cualquier arteria. Los lugares más habituales son la arteria radial y la carótida.

TEMPERATURA: la temperatura en los mamíferos se mantiene constante. Las cifras

normales aproximadas son entre 36,5 y 37 grados centígrados. Cuando las cifras de temperatura aumentan hablamos de *fiebre*. La temperatura se toma en zonas por donde pasen muchas arterias y venas y que su piel sea firme, normalmente en la axila, recto o ingle.

FRECUENCIA RESPIRATORIA: número de veces que una persona respira por minuto. Las personas respiramos de 12 a 16 veces por minuto. Se deben anotar las alteraciones de *número* (frecuencia) y el *ritmo*.

TENSION ARTERIAL: la tensión arterial mide la presión que ejerce la sangre contra las paredes de las arterias.

Esta presión depende de varios factores:

- Funcionamiento del corazón.
- Volumen de sangre.
- Elasticidad de las arterias.

— Viscosidad de la sangre.

Se expresa con dos cifras: la primera se conoce como presión sistólica, y coincide con el momento de la contracción cardíaca. Es, por lo tanto, la máxima presión que aguanta el circuito. La diastólica es, por el contrario, la presión en el momento de la relajación cardíaca y, por tanto, la mínima presión del sistema.

Dentro de la exploración tienen gran importancia los signos y síntomas:

Signos: son los datos que podemos objetivar, ver o medir. Ejemplos: las constantes vitales, el vómito, la tos...

Síntomas: son datos subjetivos, que nos cuenta el paciente, como el dolor, el picor, la náusea..., pero que nosotros no podemos comprobar.

El síntoma más común que nos referirá un paciente es el



una enfermedad

dolor. Cuando eso ocurra le preguntaremos:

— *Dónde* le duele y hacia *dónde* se irradia.

— *Cómo* es el dolor: punzante, opresivo, difuso...

— *Cuándo* le duele: tiene relación con las comidas, con el movimiento...

Una buena exploración debe sistematizarse, comenzando por la cabeza y terminando por las extremidades. Teniendo en cuenta que nuestro cuerpo es simétrico, debemos comparar la parte del cuerpo afectada con la opuesta.

CABEZA: pupilas, si son del mismo tamaño y se contraen con la luz. Desviaciones de la boca, si puede silbar, hinchar los carrillos...

CUELLO: ¿existen bultos anormales? hay rigidez del cuello... Para comprobar este punto indicamos al paciente que trate de tocarse el tórax con la mandíbula.

TORAX: trataremos de explorar el latido cardíaco y verificar la frecuencia y el ritmo.

Trastornos respiratorios como: la respiración, si es difícil, si hace ruidos al respirar, si tiene dolor que aumenta con la respiración, si existe tos, si es seca o se acompaña con esputo, si aparece sangre al toser...

ABDOMEN: palparemos su consistencia, si es blando o rígido, si existen bultos, y en este caso, si aumentan de tamaño con la tos. Investigaremos si existen puntos dolorosos a la palpación. Conviene conocer la maniobra de *Blumberg* que la realizaremos presionando con los dedos en la fosa ilíaca derecha, un par de dedos por encima de la ingle. Alcanzada una cierta presión, soltamos bruscamente, en ese momento puede aparecer un dolor muy vivo.

Debemos recoger los datos referentes al ritmo intestinal, es

decir, si existe estreñimiento o, por el contrario, diarrea, cuántas deposiciones al día, sangre en las deposiciones, si éstas se asemejan al alquitrán...

De la misma manera preguntaremos sobre el color de la orina, número de micciones al día, molestias al orinar...

Si existieran vómitos, preguntaremos si van precedidos de náusea, si tienen relación con la comida, si aparece sangre al vomitar, o cualquier circunstancia que tenga relación con los mismos.

DORSO: en esta zona pueden aparecer dos tipos de dolores característicos: el dolor ciático y el dolor renal.

Este último es muy intenso, constante y se irradia a la ingle y a los genitales. El enfermo se mueve constantemente al no encontrar alivio en la postura, aparecen también molestias al orinar. El dolor ciático es menos intenso, aumenta con los movimientos por lo que el enfermo tiende a permanecer quieto. Suele irradiarse a la parte posterior de la pierna.

A la hora de averiguar si el dolor referido por el enfermo es de origen renal o ciático, son muy útiles las siguientes pruebas:

— **Puño percusión renal.** Esta maniobra se realiza golpeando suavemente con el puño cerrado a la altura de los riñones (por encima del cinturón del pantalón). En caso de afectación renal, se produce un fuerte dolor.

— **Lasegue.** Con el paciente acostado boca arriba, le elevaremos la pierna sin doblar la rodilla. Si la afectación es ciática aparecerá dolor al elevar la pierna por encima de los 10/15 grados.

EXTREMIDADES: si la simetría es una ayuda a la hora de explorar un enfermo, se hace imprescindible cuando se ex-

ploran las extremidades. Debemos fijarnos en si aparecen inflamación, calor, rojeces, deformidades y si se conservan la fuerza y la sensibilidad.

Los artículos sobre sanidad a bordo son elaborados por:

José TOS CANO
Carlos MONTAÑOS
Elena GARCIA ACEBES





Artes de deriva en el Mediterráneo

EL Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dictado una Orden por la que se prohíbe el uso de artes de deriva y se regula su empleo como artes menores en el área mediterránea.

Según señala el *Boletín Oficial del Estado*, de 24 de octubre de 1990, recientemente han aparecido redes de deriva de gran longitud y tamaño de malla orientadas a la captura de grandes especies pelágicas migratorias. Su auge se ha debido a la amplia capacidad de captura que este tipo de artes posee. Esta capacidad, unida a la escasa selectividad de las mallas utilizadas, permite la captura de otras pesquerías incluso la de especies protegidas.

Ante esta situación y en virtud del artículo 149.1.19 de la Constitución por el que se confiere al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima (salvo en aguas interiores), por la presente Orden queda prohibida la pesca marítima con artes de deriva en aguas exteriores. (Se consideran artes de deriva las redes de enmalle con, al menos, uno de sus extremos libres, caladas

verticalmente en superficie o a media agua.)

Respecto a la captura de determinadas especies, queda expresamente prohibida la pesca del pez espada, marrajo, atún y bonito del norte con cualquier tipo de red de enmalle. En cuanto a la aplicación de la Orden, ésta afectará a todos los

barcos con pabellón español y a los buques extranjeros que faenen en aguas jurisdiccionales españolas.

Aun cuando, una vez publicada en el *BOE*, la Orden puede aplicarse en cualquier momento, se señala que los buques que durante los dos últimos años hayan realizado cap-

turas con artes de deriva, lo podrán seguir haciendo hasta el 31 de marzo de 1991; asimismo, los armadores afectados por las prohibiciones decretadas podrán solicitar las ayudas pertinentes ante el órgano competente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de la provincia en la que el buque haya ejercido su actividad.

A pesar de lo establecido, se concederá una autorización para la pesca con artes de deriva en el Mediterráneo cuando se cumplan los siguientes requisitos: que las artes destinadas a la captura de melva, bonito y especies afines no superen los 150 milímetros de tamaño de malla (medida diagonalmente y con la red extendida y mojada); que la longitud máxima del arte no supere 30 unidades de captura o 1.500 metros, y que los buques autorizados para ejercer esta actividad pesquera no porten más de tres artes a bordo.

Las infracciones administrativas a esta Orden se aplicarán según lo establecido en la Ley 53/1982, de 13 de julio, sobre infracciones en materia de pesca marítima. ■

Revisión del censo de flotas

DE conformidad con lo dispuesto en la Orden de 12 de junio de 1981 por la que se ordena la actividad de las flotas de altura que operan en los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Norte (NEAFC), la Secretaría General de Pesca Marítima ha resuelto publicar el censo de asociaciones o puertos, Empresas, derechos, coeficientes de importancia, coeficientes de acceso y número de buques de pesca que, conforme a la citada Orden, se reconocen a partir de 1990 para faenar en aguas de la Comunidad Económica Europea dentro de los límites de la NEAFC.

La publicación de los datos relativos a derechos acumulados tiene carácter provisional y queda condicionada demostración fehaciente de titularidad de los mismos. En cuanto a las unidades que, en la citada publicación, aparecen entre paréntesis son buques inactivos incluidos en el Anexo IX «Lista de Base» del Tratado de Adhesión de España a las Comunidades Europeas y susceptibles de sustitución, a tenor de lo dispuesto en el artículo 159 del mencionado Tratado. ■

Gobierno de embarcaciones de recreo

LA Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 31 de enero de 1990 regula los títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo y establece, entre otros requisitos, la necesidad de realizar determinado número de días de mar para la obtención de los títulos de Capitán de Yate, Patrón de Yate de Altura y Patrón de Yate que se reducen si se realizan en las Escuelas de Navegación.

En la Resolución hecha por la Dirección General de la Marina Mercante se establece que para que las Escuelas de Navegación puedan impartir las prácticas de mar necesarias para la expedición de títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo, se requerirá autoriza-

ción previa de la Dirección General de la Marina Mercante, así como la inscripción en el Registro Oficial que, a tal efecto, se llevará a cabo en la Inspección General de Enseñanzas Superiores Náuticas. Tanto la solicitud de autorización como la inscripción en el Registro Oficial habrán de presentarse en la DGMM, en sus órganos periféricos o a través de los cauces previstos en el artículo 66 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Los Instructores deberán poseer una titulación profesional de la Marina Mercante (como mínimo de Patrón de Cabotaje) o ser, como mínimo, Monitores regionales de las Federaciones Españolas de Vela y/o Motonáutica. La persona que ejerza el mando de la embarcación

deberá, por su parte, estar en posesión de la titulación profesional que corresponda al tonelaje de la embarcación y a las navegaciones que se efectúen. Al mismo tiempo, podrá simultanear el gobierno de la embarcación con labores de Instructor.

Los certificados de haber realizado las prácticas de mar correspondientes serán expedidos con el visto bueno de la autoridad periférica de la Marina Mercante, y en ellos se indicarán las fechas de embarque y desembarque de los alumnos en el barco-escuela. Asimismo deberán coincidir con el registro que, a tal efecto, deberá llevar la Escuela correspondiente. ■



Bazán

MOTORES

Avanzada **Tecnología** y **Calidad** contrastada

Reducidos **costes** de mantenimiento

Economía y **mínimos** consumos

Muy **alta** operatividad

Máxima **Fiabilidad**

CONTENEMAR

C/. VELAZQUEZ, 150 - 3º - 28002 MADRID - Tif.: 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 - 2ª Dcha. - 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 - 2ª 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: 42161

BARCELONA.
CIA. BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.
Muelle Evaristo Fernández, 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: 92251 - 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 Centenario - Muelle del Batán - 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 - 1ª 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 40 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: 68663 - 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 - 1ª - 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 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)
Tel.: 928 / 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928 / 85 13 04