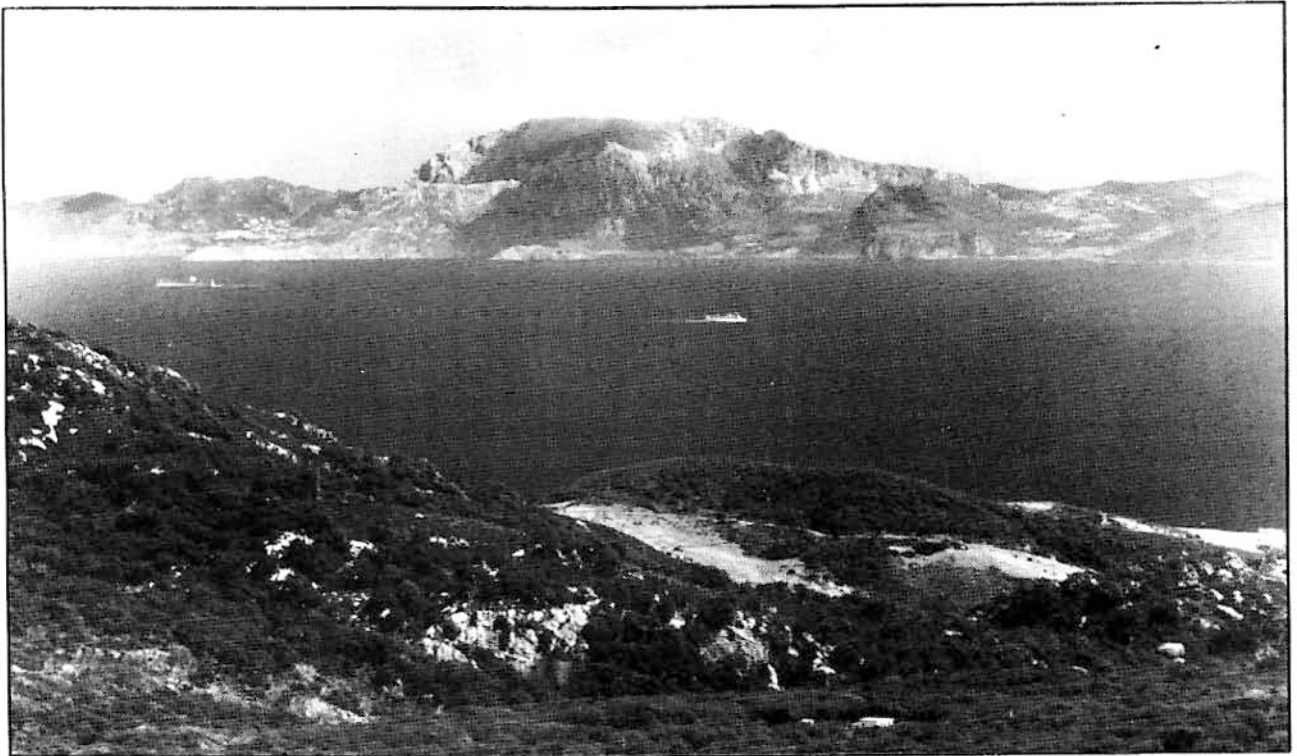


Tarifa-Tráfico

Javier Gárate Hormaza

Javier Gárate Hormaza, natural de Bilbao, es Capitán de la Marina Mercante y Miembro del Nautical Institute. Nos presenta en este informe el nacimiento y evolución del servicio de Tarifa-Tráfico, el cual dirige desde su creación.



El Estrecho de Gibraltar, una zona de intenso tráfico marítimo. (Foto M. Rojas).

Algunos llegaron desde muy lejos: Barcelona, Gijón, Villagarcía o Madrid; otros son de Sanlúcar, Bornos, Algeciras; los hay también, como no, de Tarifa.

Hoy son 23 las personas que trabajan en el Centro regional Coordinador de Salvamento de Tarifa, allá en Punta Camorro, entre las eólicas (los "aviones" en el gracejo popular) y la milenaria ciudad marinera. La misión de todos ellos: que su Centro funcione bien, para así poder mejorar la seguridad marítima, proteger el medio ambiente marino y, en general, servir a la comunidad marítima.

En Septiembre de 1987, tras no pocas dificultades y con más ilusión y esfuerzo que medios, TARIFA TRÁFICO comenzó el servicio inin-

terruptido. Desde entonces, la Sala de Operaciones que se ha mantenido permanentemente atendida, cada hora del día y de la noche.

Han bastado cuatro años para que este Centro de la Dirección General de la Marina Mercante sea conocido en las costas del Estrecho y a bordo de barcos de casi cien banderas. Su nombre radio, "TARIFA TRÁFICO", es ya familiar no sólo para los buques y embarcaciones locales, sino también para decenas de miles de profesionales de la mar de diversas nacionalidades, que consultan los servicios que pueden obtener desde Tarifa en los derroteros y demás publicaciones náuticas editados por organizaciones marítimas internacionales y por los principales países marítimos del mundo.

Personas del centro asisten representando a la Dirección General de la Marina Mercante a las reuniones de trabajo de un proyecto de la Comunidad Europea sobre Seguridad del Tráfico Marítimo y a las del Comité de Servicio de Tráfico Marítimo de la Asociación de Señales Marítimas (IALA).

Pero, a pesar de ser familiar, quizá no sea bien conocido: en general, da la impresión de que el público, incluso las personas más cercanas a la comunidad marítima, no tienen una idea medianamente clara de la tarea de este Centro.

TARIFA TRÁFICO comenzó su trabajo como "Servicio de Tráfico Marítimo", expresión que, además de ser poco informativa, es bastante moderna en la jerga náutica. Los servicios de Tráfico Marítimo (traducción oficial de Vessel Traffic Services-VTS) tuvieron su embrión en ciertas prácticas de intercambio de información sobre el tráfico de entrada y salida en algunos puertos centroeuropeos hacia mediados de este siglo. Con ello se intentaba que un barco saliendo de puerto conociese el tráfico de entrada con el que se iba a encontrar o cualquier otra circunstancia de interés náutico.

El vertiginoso aumento del tráfico marítimo (más barcos), del tamaño de los buques y de sus velocidades que se produjo en los sesenta y setenta evidenció la necesidad de que algunos puertos, establecieran un centro de recogida y difusión de información sobre tráfico llegando en ciertos casos a regular u ordenar este tráfico. Así surgieron los Servicios de Tráfico Marítimo Portuarios, o Controles de Puerto.

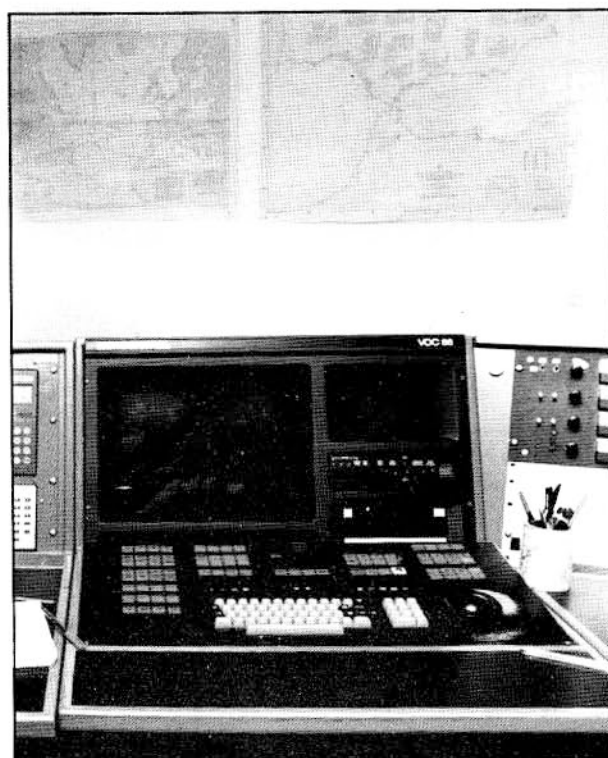
Los tremendos avances de la electrónica y la aparición de nuevas tecnologías (incluyendo la informática) irrumpieron con fuerza también en los Controles de Puerto, poniendo a su disposición, a finales de los setenta sistemas de comunicaciones, detección y seguimiento Radar de buques que hubieran parecido ciencia-ficción unos pocos años antes.

Las mejoras tecnológicas avanzaban sin descansar, poniendo al alcance de las autoridades portuarias equipos con los que, desde un Centro de Control Portuario podía verse a los barcos en pantallas de Radar, conocer su movimiento, y comunicarse con ellos. Esto permitía un perfecto seguimiento del avance de cada buque a lo largo de los canales de entrada y salida, con una pronta detección de peligros de colisionar o embarrancar. Al mismo tiempo facilitaba la gestión y utilización de los espacios acuáticos portuarios, mejorando la programación de atraques, fondeos y servicios portuarios.

La seguridad y eficiencia del tráfico portu-

rario no dependían ya solamente de la buena gestión de Capitanía y de la pericia de los Prácticos sino que, en gran medida, comenzaban a basarse en (y a ser mejoradas por) los equipos técnicos del Centro de Control. Mientras esto sucedía, varios accidentes marítimos en las costas ocasionaron contaminaciones catastróficas con tremendos derrames de hidrocarburos, de nefastas y dolorosas consecuencias. Estos desastres ecológicos no es que cogieran por sorpresa a la comunidad marítima: el peligro era bien conocido y se había intentado disminuir con normativa que, ciertamente, había producido reducciones importantes en la contaminación marina por hidrocarburos.

Pero estaba claro que, por acertadas que fuesen las normas sobre carga, transporte y des-



Consoladas desde donde se sigue el tráfico marítimo por el Estrecho. (Foto M. Rojas).

carga de petróleo (y otras mercancías peligrosas) el riesgo de una colisión o embarrancada de un gran petrolero era excesivo, por no decir inaceptable.

Por otra parte, algunos países cuyas costas entrañaban peligros especialmente serios para la navegación y en las que, además, iba aumentando la densidad del tráfico marítimo andaban empeñados en proporcionar a los navegantes no solo ayudas pasivas (faros boyas, cartas náuticas, etc) sino también activas (facilitando a los buques su

situación, emitiendo avisos a los navegantes, etc.).

De otro lado, la organización eficaz de operaciones de salvamento recomendaba que, además de la prevención de accidentes, los países costeros dispusieran de centros de pronta responsabilidad, mejorando la posibilidad de rescatar vidas humanas en peligro.

Por último (y no menos importante) estos centros podrían también determinar con mayor rapidez los riesgos de contaminación tras producirse un accidente, coordinando el control y lucha contra la contaminación.

En resumen, las altas prestaciones técnicas y de procedimiento alcanzada en los Controles de Puerto, la necesidad de proporcionar ayudas activas a la navegación en ciertas zonas o pasos de la costa, la eficacia del salvamento de vidas en la mar y la lucha contra la contaminación han permitido establecer centros como el de Tarifa, situados en puntos estratégicos costeros que van evolucionando constantemente.

Las funciones del Centro Regional Coordinador de Salvamento y Lucha Contra Contaminación de Tarifa tiene tres marcos de referencia:

- el salvamento de vidas humanas que se encuentren en peligro en la mar, coordinando las operaciones necesarias para ello.
- la coordinación de la lucha contra la contaminación del medioambiente marino.
- la emisión de información sobre seguridad de la navegación lo que implica la detección de buques, su seguimiento Radar y las comunicaciones con los mismos.

Estas tres funciones se desarrollan en zonas geográficas determinadas.

EL SALVAMENTO MARÍTIMO EN ESPAÑA

Como es bien sabido en los medios marítimos españoles, la situación del salvamento marítimo en nuestro país a principios de los ochenta era claramente insatisfactoria. Los marinos españoles solíamos comentar con tristeza y preocupación que, caso de sufrir un accidente, preferíamos tenerlo frente a las costas del Reino Unido, Suecia o Estados Unidos antes que en las de nuestro país, en la que a pesar de haber ciertos medios, la coordinación era prácticamente nula. Durante largas décadas el salvamento marítimo en España ha dependido casi exclusivamente de la suerte.

Este lastre histórico tan considerable solo podía ser contrarrestado con cambios importantes, rápidos y con garantía de continuidad.

Por ello, la Dirección General de la Marina Mercante elaboró el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha Contra la Contaminación, que



Vista de Tarifa , al fondo el Estrecho (Foto M. Rojas).

supone una novedad importante y, tan ambiciosa como necesaria.

El citado Plan está siendo desarrollado en la actualidad, pero ya se plasma en una realidad tangible en muchas zonas de nuestras costas. Por ejemplo en el caso del Estrecho, Marina Mercante dispone, además del Centro de Tarifa, de un buque de salvamento y lucha contra la contaminación, una embarcación de rescate y salvamento y una lancha de lucha contra la contaminación. Esta previsto que el segundo helicóptero de Marina Mercante tenga su base en el Estrecho (el primero ha sido asignado a la costa del NW a mediados de 1991).

El hecho de disponer de medios propios dedicados exclusivamente al salvamento marítimo y lucha contra la contaminación resultaba impensable hace sólo cuatro años, de modo que es indudable que la tendencia es correcta y, además, que su continuidad está garantizada en el Plan Nacional de Salvamento y Lucha Contra la Contaminación.

Pero este Plan no solo posibilita disponer de medios propios sino que contempla la celebración de acuerdos con otros organismos e instituciones cuyos medios pueden emplearse coordinados por Marina Mercante en caso necesario. A nivel de nuestra Comunidad Autónoma, se ha celebrado recientemente el Acuerdo de Cooperación para casos de Salvamento firmado por el Presidente de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, de cuya departamento depende la Dirección General de la Marina Mercante.

El Plan contempla, entre otras cosas, el establecimiento de Centros regionales Coordinadores de Salvamento (CRCS) a lo largo de nuestras costas, enlazados con un Centro nacional (CNCS), ubicado en la sede de la Dirección general de la Marina Mercante en Madrid.

De modo que el centro de Tarifa es un Centro Regional Coordinador de Salvamento y Lucha Contra la Contaminación, dentro del cual funciona un Servicio de Tráfico Marítimo, cuyo nombre radio es TARIFA TRÁFICO. La Dirección General de la Marina Mercante ha previsto establecer en este CRCS un Servicio (NAVTEX), que permitirá a los barcos recibir información impresa de modo automático sobre materias de seguridad de la navegación, así como instalar en un futuro diversos equipos para atender las llamadas de socorro y seguridad que se produzcan en las zonas de responsabilidad española desde Ayamonte hasta Cabo de Gata.

La actividad del CRCS de Tarifa se desarrolla en dos niveles:

1.- Rutinariamente, observando el tráfico marítimo que navega por el Estrecho, emitiendo boletines generales de información y atendiendo consultas

individualizadas desde los buques y embarcaciones que las solicitan. Al mismo tiempo se mantiene escucha en el canal de socorro y seguridad durante las 24 horas del día y todos los días del año.

2.- En respuesta a emergencias; es decir, en cuanto llega al CRCS una noticia que indica que una embarcación o una persona se encuentra o puede encontrarse en peligro, se pone en marcha un procedimiento dirigido a su rescate.

En resumen puede decirse que la atención del Servicio de Tráfico Marítimo, además de sus funciones específicas, sirve de hilo conductor garantizando un estado de alerta y disponibilidad permanente ante emergencias de las que se tenga conocimiento. Dicho de otro modo, la Dirección General de la Marina Mercante mantiene unos ojos, unos oídos y una voz permanentemente atentos a todo lo que se relacione con la seguridad y la contaminación marítima en la zona de cobertura del Centro de Tarifa.

Al mismo tiempo mantiene también en disponibilidad permanente los medios de salvamento antes comentado (buque, embarcación de rescate y lancha de limpieza).

En este sentido conviene recordar que el Estrecho fue la primera zona en que se estableció un CRCS y medios de salvamento, que estos medios y CRCS'S se van desplegando por otras zonas de la geografía estatal al tiempo que se establecen acuerdos con entidades y Organismos cuyas unidades pueden ser activadas en casos necesarios.

El objetivo de todo ello es lograr una organización con la mejor operatividad para hacer que nuestras costas sean más seguras y más limpias y que las emergencias en nuestras zonas tengan una respuesta rápida y eficaz.

AVISO A NUESTROS LECTORES

ALJARANDA está abierta y al mismo tiempo solicita colaboración a todos cuantos autores e investigadores tienen como objeto de estudio la Ciudad y Campo de Tarifa, en sus más diversas especialidades (*Historia, Geografía, Patrimonio, Folklore, Arte, Tradiciones*), sin olvidarnos de la *creación literaria*.

Los artículos pueden ser remitidos a: Revista **ALJARANDA**, Consejo de Redacción, calle Amor de Dios nº3, 11380 Tarifa (Cádiz).