

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

ABRIL 90 - N.º 29

capitalización.

Clas no sabe nau.

«Los primeros sorprende en esta noticia hemos sido nosotros: de momento no hay na-

...sar este momento socie-
...ades seriamente interesadas
por Larsa —sin intenciones de-
sestabilizadoras, precisó—, la
sociedad está volcada en su
propio proceso capitalización.

cional bancaria, decir, exclu-
sivamente con la financiación
de los proveedores. Cuando este
proyecto esté culminado dis-
pondremos de una fábrica con
capacidad para un millón y me-
dio de litros diarios, lo que su-



El presidente de Larsa recor-
dó que si los accionistas no sus-
criben esa ampliación, la socie-
dad, según el acuerdo con la
Xunta, daría opción a entrar en
la capitalización de la sociedad
a los propios productores. «E
independientemente de ellos
—agregó—, hay terceros inver-
sores interesados en aportar ca-
pital a Larsa, con lo cual consi-
deramos que cuanto esté en
marcha esta ampliación de ca-
pital habrá interés suficiente
por parte de los propios accio-
nistas, de los ganaderos y de
posibles terceros para que este
proceso sea todo un éxito.

Vigo. Agencias

La Asociación Española de Titulados Nautico-Pesqueros (AETINAPE) considera que el sobredimensionamiento de la flota española, la ineficaz política de ordenación pesquera de España, el estancamiento administrativo y la pasividad diplomática son las causas de la grave crisis de la flota congeladora, «la más grave que ha padecido nuestro país hasta ahora». Des-
aca AETINAPE que las comisiones de control de los acuerdos pesqueros, «una fieja reivindicación del sector, han sido utilizadas de forma interesada por los armadores durante el conflicto de Marruecos».

«Es ya tradición en el conflicto pesquero con Marruecos —recuerda AETINAPE— que los pescadores se vean sometidos a bordo a vejaciones y amenazas por parte de las autoridades marroquíes, quienes obligan a adaptar la realidad de las situaciones a sus propios intereses, presiones ante las que los pescadores tienen que ceder bajo amenazas, obligando a los responsables de las embarcaciones a firmar documentos falsos».

Otros problemas, como los de las flotas congeladoras de Namibia, Malvinas, Banco Canario-Sahariano, etc., la bacaladera, Gran Sol y otras, en los que pone el AETINAPE son «la deficiente negociación establecida en materia pesquera para la integración en la CEE, la falta de una política adecuada de ordenación del sector pesquero desde principios de los años 70, la construcción anárquica de nuevos buques en los últimos años, y la falta de imaginación y visión de las empresas del sector, está provocando la muerte sentenciada de la flota pesquera española, a manos de los grandes grupos económicos de países más fuertes de Europa».

AETINAPE entiende que en momentos de crisis como éste debería hacerse balance de los fondos aportados por el Estado a las empresas en forma de ayudas directas y medidas financieras como créditos blandos y otras similares, al objeto de timar la rentabilidad social de ese dinero público. Tanto el Gobierno Central como las Comunidades Autónomas se den, ante todo, a la globalidad de los ciudadanos, por lo que es preciso que sus derivaciones en apoyo del sector productivo, se extiendan al necesario apoyo a las poblaciones.

Según AETINAPE, «las únicas medidas que se han tomado han sido para favorecer a la patronal por medio de regulaciones que no respondían a la tan necesi-

ria planificación global del sector con objetivos económicos y profesionales bien definidos pensando en afrontar con éxito la integración económica de Europa».

AETINAPE se refirió al «conflicto permanente que vive la flota española, ya que es un problema preocupante desde hace años, y añadió que el problema de fondo es el humano, y no solamente el económico. Insistió en que su organización está preocupada por «la situación angustiosa del sector» e igualmente por el congelador, el bacaladero, Gran Sol y otros.

Recordó asimismo AETINAPE que había advertido en su día que la entrada de España en la CEE era «el principio del fin del sector pesquero de nuestro país, en beneficio de otros, ya que se había vendi-

do a bajo precio», y subraya que «los que hoy critican, antes pusieron medallas a los negociadores».

Presentó la situación del sector marítimo-pesquero como sin «horizontes», con una flota sobredimensionada y en gran parte obsoleta.

Por otra parte, culpó a los sucesivos gobiernos y a la patronal, por falta de negociaciones, desarrollo intervencionista, falta de caladeros alternativos y demasiado pendientes de una política crediticia.

La crisis en Marina Mercante es hecho ya glosado en estas mismas páginas, la flota mercante española ha agonizado. No vamos a insistir en la necesaria reordenación global del sector marítimo-pesquero.

LAS SEÑORAS FLOTAS

CONGELADORAS DE NAMIBIA, MALVINAS, BANCO CANARIO-SAHARIANO Y OTRAS, Y LAS FLOTAS BACALADERA, GRAN SOL, etc.

Fallecieron después de una larga agonía, confortadas con los Auxilios Patronales y Gubernamentales.—D. E. P.

La CEE, Administración Española y los Armadores,

RUEGAN UNA ORACION POR EL ETERNO DESCANSO DE SUS APAREJOS y agradecen la asistencia a la conducción de los cadáveres, después de celebrar el funeral de corpore in dique seco, por cuyos favores anticipan gracias. Se recibe duelo en las Cofradías Andaluzas y la Consellería de Pesca.

En la mar, Abril de 1990

4.º ANIVERSARIO DE LA SEÑORA

FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA

Que después de una larga agonía falleció el día 25 de Septiembre de 1986, habiendo recibido los Auxilios Oficiales.—D. E. P.

La CEE, la Administración española y los Navieros,

RUEGAN UNA ORACION POR EL ETERNO DESCANSO DE SUS CASCOS y la asistencia al funeral, por cuyos favores anticipan gracias.

En la mar, Abril de 1990

NO SE RECIBE DUELO



"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

"ATUNARI", un nuevo cable especialmente diseñado para buques atuneros, que está obteniendo inmejorables resultados en las flotas más importantes del mundo del atún.

Toda una "estrella" por su extraordinaria resistencia a la abrasión, corrosión y torsión, junto a una gran flexibilidad y facilidad de manipulación.

El incomparable cable "ATUNARI" ha sido desarrollado con tecnología TYCSA, en colaboración con los más destacados Armadores y Capitanes del Sector Pesquero.



Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

Pº de Gracia, 7 Plantas 3.ª y 5.ª
Tel. 317 61 00
Telex 52454 - 51622
Fax 318 31 88

• **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta II
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

• **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª - 1
Tel. 416 68 88
Telex 32339

• **33206 GIJÓN**

Donato Arguelles, 2- 6º A
Tel. 34 18 39
Telex 87641

• **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24
Edif. Sevilla, 1, Plta. 8.ª
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

NORTE

LA ULTIMA MAREA

Es duro, pero el olor a desierto está empezando a vencer al aroma salado. Los puertos, los consejos de administración, los sindicatos, los descoloridos despachos de diplomáticos, los organismos profesionales y, sobre todo, las caras inciertas de miles y miles de trabajadores pendientes del final de la marea, comienzan a acusar lo que los autómatas llaman la crisis. La crisis de la pesca.

Pero la marea que se acaba no es como la de cada temporada. Quizá no vuelva. Quizá, de tanto ordenar el sector, de tanto planificar, de tanta madurez, agilidad, eficacia... de tanta brillantez que siempre ha relumbrado en la política pesquera española, ahora llegue el momento en que se nos acaban las mareas.

El telón de fondo no puede ser más ilustrativo: los armadores se enfadan en el sur; no se logran establecer bases de acuerdos pesqueros con Namibia; los indicadores económicos del sector productivo comienzan a acusar con alarma los síntomas de una desastrosa negociación pesquera con la Comunidad; las aduanas se ven cada vez más saladas; los congeladores recalientan sus cámaras y el bacalao se busca en las cumbres de los montes.

De las actuales autoridades pesqueras, ninguna queda de aquellos responsables anteriores de los sucesos que hoy padecemos. La actual Secretaría General de Pesca está maniatada por la Comunidad y también, por qué no decirlo, por los nefastos negociadores españoles ante ella. La decadencia progresiva de la pesca, el deterioro de las condiciones sociales del sector, la reducción de los caladeros, son condiciones que implicarán muchas otras y que la política pesquera actual tendrá que afrontar, por muy condicionada que se vea por el barbecho que heredó.

El conflicto del sur no es más que un nuevo eslabón de la temida escalera: Convenios que se firman pensando en los dineros y sólo en los dineros. Desde aquí insistimos y no nos cansamos: un convenio económico con otro país merece una más profunda consideración. Un convenio pesquero merece, sobre todo, un mecanismo de control para que nadie pueda desbocarse y no sea necesario siquiera mentar las palabras «multa» o «apresamiento».

Pero no sólo es la política pesquera. Los armadores han preferido, estos últimos años, lo que muchos llamábamos «Pan para hoy y hambre para mañana». Se han fijado el único objetivo de llenar las arcas, de acomodarse a las facilidades financieras del Estado, de adaptarse a cualquier situación irregular con la condición de fomentar sus pequeñas miserias peseteras. Así les fue. Lo peor es que condicionaron que así nos vaya a todos.

La crisis en Marina Mercante es hecho ya glosado en estas mismas páginas. No vamos a insistir en la necesaria reordenación global del sector marítimo, sobre todo cuando puede observarse como algunos colectivos dan los pasos necesarios para recolocar sus posiciones ante las autoridades con la mirada puesta en las futuras Capitanías de Puertos.

Uno de los síntomas de la crisis ha coincidido con la victoria de Manuel Fraga en las elecciones gallegas. Su Conselleiro de Pesca, con el que en estas mismas páginas ofrecemos una entrevista, inició su carrusel con fuego libre hacia Madrid. El sector pesquero gallego está siendo víctima de una crisis que está dejando sentir sus consecuencias en el resto del aparato productivo de este país.

Muy bien le tendrán que salir las cosas al jefe pesquero López Veiga para remontar, con la imaginación de la que hace gala estos primeros días, la negra situación que se le pinta en el horizonte. En el Parlamento, durante su primera comparecencia, miraba de reojo a Fernando González Laxe, jefe de la oposición y ex-Director General de Ordenación Pesquera, mientras hablaba del temible momento de la pesca. De lo que puede comenzar a ser la última marea.

A.E.TI.NA.PE.

SUMARIO

NORTE - La última marea	1
INFORME - La ausencia de control sobre los acuerdos pesqueros ocasionó el conflicto del sur	3
" Cambian de presidente, avergonzados de la política de García Suero	5
El Presidente de AETINAPE, con las nuevas autoridades de la Xunta de Galicia	6
COLABORACIONES - La importancia de la formación en el Salvamento Marítimo	7
" Sobre las normas de Formación Profesional y Régimen de Guardias.	9
" Más negro, imposible	13
" Rumbo hacia una nueva política marítima	15
" La Marina Mercante vasca	17
" ¡Final de la Reforma!	21
" La seguridad a bordo, responsabilidad de todos	27
" Hablan las esposas de los marineros del banco canario-sahariano	31
" Radio Exterior de España, una voz en los siete mares ..	33
ENTREVISTA - Se potenciará el acceso de los Náutico-Pesqueros a la Administración	34
COLABORACIONES - Conflicto pesquero	38
" La ordenación pesquera que viene	41
" Investigación: El empleo de los dineros	43
" Plan Nacional de Seguridad Marítima	46
" Servicio de Tráfico Marítimo: Una asignatura pendiente en la costa atlántica gallega y un problema que está por venir.	50
" España participó en la Conferencia Internacional de Pesca celebrada en Tailandia	52
" Mapas y cartas náuticas (II)	57
" «España más quiere honra sin barcos...»	58
" Faros: Guías de los Marineros en la noche	60
OPINIONES -	61
NOTICIAS -	63
PASATIEMPOS -	66

AETINAPE

ORGANO INFORMATIVO
DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS DE NAUTICO-PESQUERA

N.º 29 - ABRIL 1990

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

Avda. General Sanjurjo, 16-18-2.º dcha.

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 43 07

15006 - LA CORUÑA.

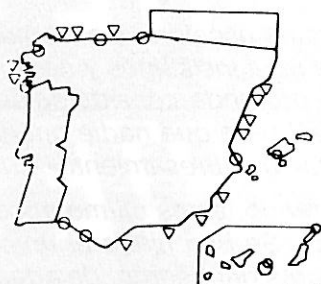
Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - LA CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982

AETINAPE no se hace responsable de los artículos firmados, ni de las opiniones expresadas en los mismos.



○ DELEGADOS
▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

Eduardo Castro, s/n. - Telf. (985) 32 58 08

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

Villalonga, 70 - Telf. (971) 23 29 50

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

Lonja de Pescadería, 1.º Piso
Teléfono (943) 39 09 27

HUELVA:

Cabeza Rubia, 36 - Telf. (955) 22 45 81

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Avda. del Puerto Naos, 1 - Telf. (928) 81 06 00

VIGO:

García Olloqui, 4 - Oficina 4 - Telf. (986) 22 77 42

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5
Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)
Telf. (928) 22 21 14

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

Javier Anatol Lopetegui
Juan Aizpurua Cincunegui
Juan Manuel Sanles Fontán
Fernando Ríos Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenz Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

José Luis Garmendia Picasarri
Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

SAN CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

PALMA DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Eugenio Arufe Vidal

José M. Hermo Barreiro

Celso Cabaleiro Prado

Ramón Dacosta Alonso

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

ALMERIA:

Juan López Soto

PUERTO DE SANTA MARIA:

José A. Maseda González

AVILES:

Antonio Asteiza Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Balléster

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

Bias Issac Pérez

José Issac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

LEPE-HUELVA

Juan Manuel Vázquez Alvarez

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE:

José Ignacio Espel Fernández, John L. Thompson, Miguel S. Peña, Rafael Lobeto Lobo, José Antonio Martínez de Landaluze, Eloy Montero Rodríguez, Gonzalo Muñoz García, María del Rosario Gómez Pérez, Ismael González Pellicer, Rafael Montoya Joya, Pescador, Antonio Gutiérrez Martínez, Vicente Yáñez González, Pedro Riveiro Domínguez, José Ouviaña Santos, J. M. García, María Cristina de Castro, Pastor Sánchez Vázquez.



El conflicto pesquero que ha enturbiado las tranquilas aguas del sur español y, sobre todo, deteriorado las relaciones comerciales de la Comunidad con el reino de Marruecos, no ha sido más que una protesta que, sin duda, ha de volver a repetirse con más o menos virulencia.

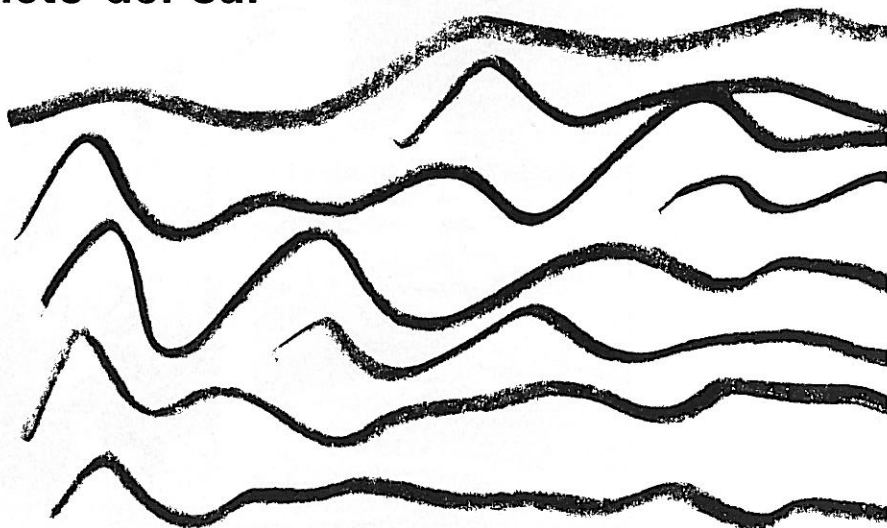
Los únicos sistemas de control que pueden ejercerse para aplicar el Acuerdo pesquero en sus justos términos, no aparecen reflejados en la Declaración de Rabat, tras las reuniones administrativas entre la Comunidad y Marruecos. AETINAPE seguirá luchando por conseguir que un sistema mixto de control se encargue de hacer efectivos los acuerdos al pie de la letra.

La política de ordenación pesquera que tuvo lugar a finales de los años 70 y posteriormente los primeros años de gobierno socialista, tuvo como una de sus consecuencias el conflicto sureño de marzo. El punto de partida de las reivindicaciones pesqueras de las Cofradías andaluzas había sido la subida de las multas que los alahuitas impondrían a los buques que faenaban en una franja marítima muy próxima a la zona económica exclusiva de Marruecos.

Las relaciones pesqueras, primero de España y después de la Comunidad, con el reino de Marruecos han estado siempre marcadas por la tónica del oportunismo comercial, con dos vertientes: la concesión de créditos blandos para el desarrollo de la industria alauita y la potenciación del enclave de Agadir como alternativa a los grandes puertos canarios y suroccidentales de la península.

El Estado firmaba acuerdos sin demasiadas garantías con Marruecos, los armadores andaluces podían seguir gozando de la posibilidad de pescar bajo el beneplácito árabe matizado a través de sus tercermundistas sistemas de control, y mientras, los pescadores españoles veían a bordo como iba naciendo todo un ritual casi folklórico que in-

La ausencia de control sobre los acuerdos pesqueros ocasionó el conflicto del sur



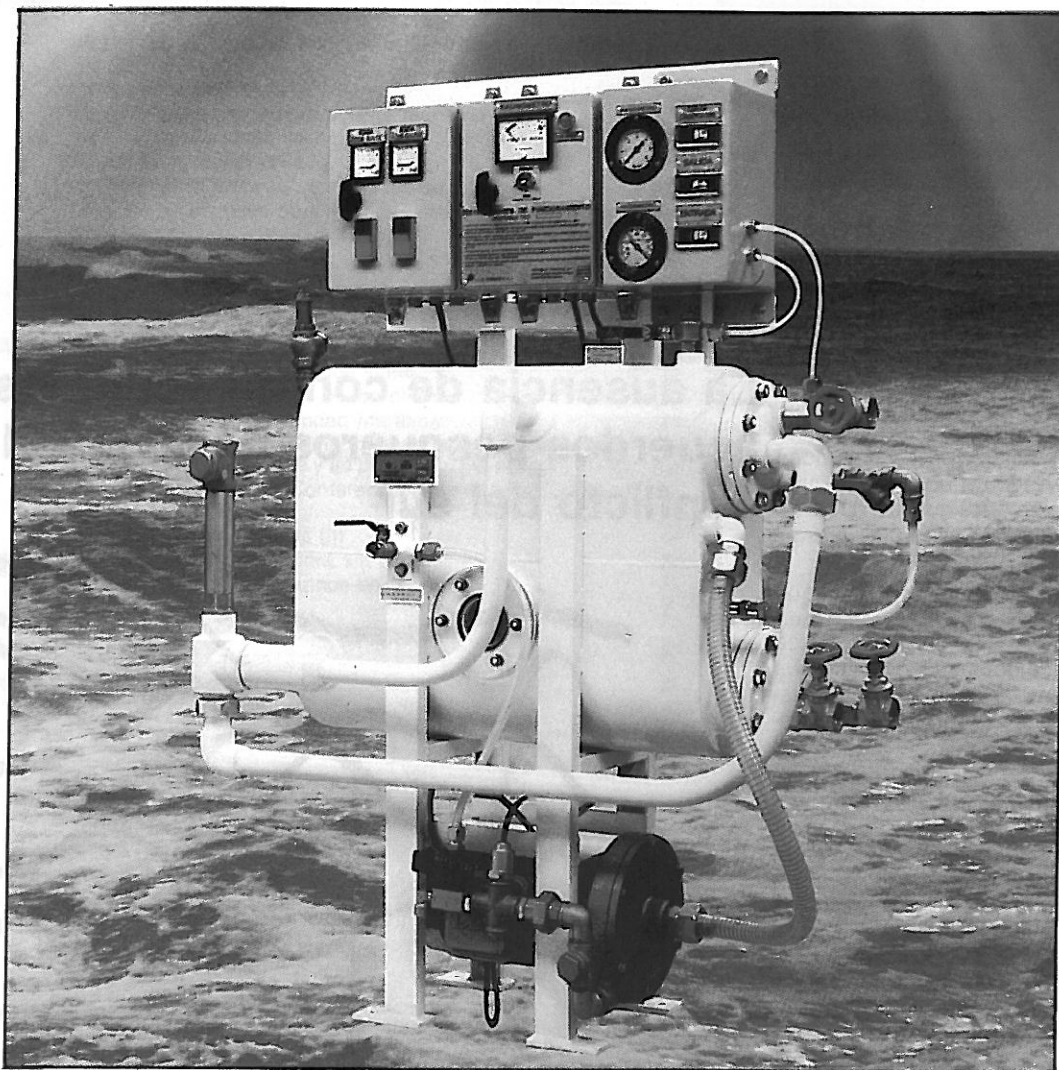
cluía desde apresamientos ficticios y coercitivos, hasta la necesidad de incluir entre los víveres de la marea una parte de ellos destinados «al moro».

El trabajador, en puerto, informaba de las frecuentísimas irregularidades a su armador, pero éste siempre tenía una respuesta: no enfadar a los siervos de Hassan. Hoy, aparentemente ha sido la cuantía de las multas lo que ha hecho reaccionar a los armadores. Pero todo indica que en el fondo del asunto subyace la forma de encarar la crisis pesquera que se acerca. Al parecer la Administración pesquera española se ha negado a adoptar medidas favorecedoras de una reconversión de la flota que tendría como consecuencia la reducción del número de buques y de puestos de trabajo. Ello propició la reacción contraria de los armadores, que centraban sus críticas en la labor del Secretario General de Pesca, José Loira.

Acabar con la humillación de los trabajadores del mar fue una reivindicación que AETINAPE puso siempre encima de la mesa, tras la firma de algún acuerdo pesquero. Las consecuencias de que no se atiende esa petición se tienen muy presentes siempre que un barco es apresado y su Patrón no sabe por qué ha de someterse a la autoridad de un país que no es el suyo fuera de su territorio —porque muchos de los apresamientos, y en concreto en Marruecos, se realizan fuera de la legalidad.

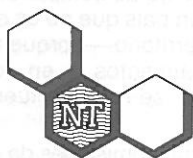
Constituir comisiones de control que velen por el cumplimiento diario de los acuerdos pesqueros que la Comunidad tiene firmados con otros países, seguirá siendo un punto sobre el que los Náutico-Pesqueros volveremos, hasta que no sea una realidad en la letra de los Convenios.

Generador de agua dulce «TCS»



MODELOS STANDAR DE 1, 2, 3, 4, 6 y 8 TONELADAS/DIA

**POR LO COMPACTO Y COMPLETO DE LOS ACCESORIOS, PERMITEN
SENCILLEZ Y BAJO COSTO DE INSTALACION A BORDO
MATERIALES DE PRIMERA CALIDAD OFRECEN LARGA VIDA AL EQUIPO**



N. TORREIRO, S. L.

Polígono Pocomaco - Sector E, n.º 31
Teléfonos (981) 29 77 55 - 29 76 63
Télex 86288 POCM-E - Fax (981) 28 42 46
15190 - MESOIRO - LA CORUÑA

DELEGACIONES:

VIGO: N. TORREIRO, S.L. C/ Cánovas del Castillo, 10
Teléfono 43 41 55

HUELVA: IDAMAR, S. A. Avda. Enlace, 16
Teléfonos 25 09 09 - 25 09 99

CADIZ: IDAMAR, S. A. Muelle de Levante, Caseta 310-311
Teléfono 27 92 86

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: COMERCIAL NAVAL
CANARIA. Juan Rejón, 17 - Telfs. 27 27 27 - 27 23 45

ONDARROA (Guipúzcoa): I.M.F.A. Muelle Eguzazu Kaia, s/n.
Teléfono 683 25 88



Cambian de presidente, avergonzados de la política de García Suero

Sus compañeros ahora reciclados a pesar de compartir todas sus actuaciones en la anterior etapa, dicen haberse enterado de la interesada actuación del ex-Presidente cuando Madiedo fue cesado de la Dirección de la Marina Mercante

Francisco García Suero ya no es Presidente del COMME. El hombre que había sido valiente y arriesgado defensor del protagonista de la etapa más negra de la Dirección General de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, ha sido cesado después de una, al parecer, accidentada reunión de la Junta Directiva de esta Organización.

Es cierto que la etapa de Suero y de algunos otros —aunque esos otros ya se han reciclado y continúan al frente del actual equipo directivo— se caracterizó por su agresividad verbal contra todo el sector, a excepción de cuando se trataba de arropar la actividad institucional de José Antonio Madiedo, ex-Director General de la D.G.M.M. Es cierto también que el Presidente cesado y los reciclados hicieron descender hasta el lugar más rastrero el prestigio de los colegiados titulados de las Escuelas de Náutica. La revista del organismo se había convertido en un retablo de sinsentidos marcada por la agre-

sividad, la falta de calidad y la ausencia del más mínimo sentido de la responsabilidad informativa.

Pero hay otra cosa cierta: los marinos mercantes fueron permisivos con el azote de fuego de su Presidente y reciclados hacia otros colectivos del sector, mientras se beneficiaron de que uno de los de su grupo ocupaba el sillón de la Dirección General de la Marina Mercante. Cuando José Antonio Madiedo abandonó, ahogado en un océano de críticas la Dirección General de la Marina Mercante, comenzaron a arreciar los ataques contra sus defensores en el seno del Colegio; la única persona que, contra viento y marea, arropaba las siempre discutidas decisiones de Madiedo fue García Suero, el resto optó por el «cambio».

Quizá —dicho sea para honra del colectivo hermano de marinos— sea ya un poco tarde para recuperar el prestigio. Quizá tengan razón quienes expulsaron de la presidencia a Suero al decir que una Organización Profesional tiene que estar regida por la objetividad y los criterios estrictamente profesionales. Pero el COMME, hoy por hoy, no puede ser ajeno a la drástica reconversión que está sufriendo el sector marítimo, y básicamente la Marina Mercante.

Sería un tremendo error que se autoinhibiera y dejara la defensa de sus razonables intereses al continuo peloteo de las instituciones y los mandatarios de turno. La nueva dirección del COMME debería aclarar ante la opinión pública el beneficio que obtuvo el Colegio de la anterior situación de la Dirección General.

En AETINAPE nunca nos ha gustado hablar de enfrentamiento, pero en muchas ocasiones nos han provocado y, cumpliendo a rajatabla la consigna profesional que da razón a nuestra existencia, nos hemos defendido. Hoy, hemos de saludar el cambio producido en el COMME renovando los votos que hacíamos años atrás: colaboración, sensatez, visión de futuro, racionalidad, humanismo y eficacia.

Pero tenemos que ver el cambio en el COMME desde otras perspectiva. La de la Dirección General de la Marina Mercante. No pocas veces hemos insistido en la necesidad de controlar —aunque sea retrospectivamente— aquella etapa negra. La necesidad de auditar la institución sigue siendo una necesidad, ahora reforzada por los acontecimientos internos del COMME, sospechosos de algo más que de meras «notas de prensa» acusatorias o favorecedoras de algo cuyo sentido último no se acierta a ver con claridad.

El Presidente de AETINAPE, con las nuevas autoridades de la Xunta



Hace unas semanas tuvo lugar una entrevista entre el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz Ríos, y el recién elegido Presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, en la que ambos coincidieron en la importancia fundamental que tiene para la economía gallega el sector pesquero.

El Presidente gallego anunció a Muñiz el nombre de su Conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, para quien solicitó la colaboración del colectivo pesquero.

Por otra parte, el Salvamento Marítimo y la profesionalización de la Administración Pesquera gallega fueron algunos de los principales asuntos tratados con Enrique López Veiga en la reunión que mantuvo con el Presidente de AETINAPE. Después de dar un exhaustivo repaso a varios temas relacionados con el sector, López Veiga dijo a Muñiz no entender la marginación sufrida por los Titulados Náutico-Pesqueros en

Las futuras Capitanías de Puerto en manos de especialistas

la Xunta de Galicia durante los últimos años, pues consideró que el colectivo Náutico-Pesquero estaba formado por personas con la preparación suficiente para realizar muchos de los trabajos de competencia autonómica.

La próxima reforma de la Administración Marítima incluirá, según fuentes bien informadas, la descentralización de determinados servicios periféricos dependientes de la Administración Marítima Pesquera del Estado. Esa descentralización traería consigo la creación de las llamadas «Capitanías Civiles de Puerto», entes que vendrían a sustituir a las actuales Comandancias de Marina en sus competencias en el área civil y que tendrían las competencias en cada puerto del máximo nivel.

Según esas mismas informaciones, en determinados colectivos profesionales existen movimientos tendentes a que todos los nuevos puestos que se creen con ocasión de las mencionadas Capitanías, incluidos en materia pesquera, estén copados por gentes ajenas al sector, lo cual no sería coherente con los ideales de eficacia persegui-

dos por la Administración a la hora de llevar a cabo esta reforma.

El colectivo Náutico-Pesquero considera que la creación de estos servicios en los puertos, siempre que fueran dotados de personal especializado, supondrían una mejora sustancial de la Administración Marítima, ya que los empresarios y trabajadores estarían más unidos al Estado y de esa unión se derivarían mayores cotas de eficacia. Pero si las futuras Capitanías de Puerto llegaran a confundirse con departamentos burocráticos caracterizados por la absorción de amigos y colegas en situación de paro laboral, no cumplirían su objetivo y se frustraría una nueva ocasión de conseguir un sistema administrativo más operativo, sintonizado con el sector, próximo a la vida diaria de la producción y con objetivos de agilización burocrática.

Todos esos aspectos se lograrían con una administración periférica especializada y gestionada, en su vertiente pesquera, por profesionales de la pesca.





La importancia de la formación en el Salvamento Marítimo

Por el Ilmo.
Sr. D. JOSE IGNACIO ESPEL FERNANDEZ
Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

Desde los inicios de la navegación, la búsqueda de la seguridad en la misma ha sido impulsada constantemente. Bien es cierto que este desarrollo no ha sido gradual, sino que se ha producido por «impulsos» originados la mayoría de las veces por naufragios y tragedias que conmocionaron la opinión pública.

Es cierto que al menos desde el siglo XVIII la cadena: «accidente marítimo - impacto en la opinión pública - declaraciones oficiales de buenas intenciones que conduzcan a la elaboración de normas para evitar los accidentes - leves mejoras... olvido y vuelta a empezar» se ha reproducido insistentemente. Unicamente en determinados países muy vinculados al mundo del mar arraigó en la conciencia social la idea de que era preciso crear una organización específica dotada de medios adecuados que se ocupasen del salvamento marítimo. Así surgió en el Reino Unido en 1824 «The Shipwreck Institution» y posteriormente en 1854 la R.N.L.I. (Royal National Lifeboat Institution). Más tarde, en 1865 se constituye en Francia a raíz de una serie de trágicos accidentes marítimos la Société Centrale de Sauvetage.

El 20 de abril de 1878, una inesperada galerna asola el Cantábrico produciendo numerosos naufragios y cuantiosas víctimas, solamente en el puerto de Bermeo se producen 95 ahogados. A raíz de este desastre se constituye en San Sebastián al año siguiente la Sociedad Humanitaria de Salvamento Marítimo de Guipúzcoa, que es la primera de su género en la Península Ibérica.

Más tarde, tragedias como la del «Titanic» impulsan a la firma de convenios internacionales que regulen las normas de seguridad a las que han de someterse los buques.

De otra parte, los distintos Estados van creando organizaciones dentro de la propia administración que se ocupen específicamente del salvamento marítimo. Estas organizaciones son modélicas en algunos países como el Reino Unido (Coast Guard), en Francia (CROSS), Estados Unidos (Coast Guard) y en otros como el nuestro no pasan de ser un conjunto de medios dispersos sin coordinación alguna.

Consideramos que dentro de la organización del salvamento marítimo la formación de los posibles usuarios, que son los tripulantes de los buques, tiene un carácter fundamental. ¿Para qué nos sirven las balsas salvavidas o los botes si los tripulantes desconocen su manejo en un momento de peligro?

¿Qué apoyo puede prestar un helicóptero si el patrón o capitán ignora las maniobras elementales para la aproximación al mismo? ¿Cómo pedir socorro en un momento de emergencia si se desconocen las instrucciones para hacerlo a través de las costeras de cualquier lugar del mundo? Estas y otras interrogantes son aplicables tanto a la navegación mercante como a los buques de pesca o a la de recreo. Es triste contemplar que aún hoy en día no existe como asignatura específica, dentro de los planes de formación, la seguridad marítima, sino que va englobada en «maniobra, reglamentos y señales».

Afortunadamente este panorama parece cambiar y algunos centros de formación están incluyendo como curso previo a la obtención de cualquier título náutico, el de seguridad marítima.

Conocemos la voluntad de la Administración Marítima para la creación de unos certificados de seguridad obligatorios para embarcar, pero a nuestro juicio esta obligatoriedad no debe ser una pura imposición de la Administración, sino que ha de ir acompañada de una campaña de concienciación del propio trabajador del mar. La labor con las nuevas generaciones que acceden al mundo de la profesión marítima es relativamente sencilla: basta dotar a las Escuelas Superiores de la Marina Civil y Escuelas de Formación Marítimo-

COLABORACIONES



Pesqueras de los medios humanos y material técnico para impartir los cursos.

Pero esto que parece tan sencillo no lo es tanto, ya que la formación en seguridad marítima es cara y tropieza constantemente con la disponibilidad presupuestaria de los distintos organismos, se precisa a la postre una decisión política que priorice sin escatimar en medios la formación en seguridad de las futuras generaciones.

Un grave problema se plantea cuando se decide formar en esta área tan importante a los profesionales en ejercicio. ¿Habrà de ser idéntica la formación del pescador artesanal, la del que trabaja en caladeros internacionales o el marino mercante que navega en petroleros? Consideramos que una par-

te será común a todos ellos (manejo de balsas, extintores, procedimiento de comunicaciones), pero es evidente que posteriormente habrán de especializarse en sus específicos cometidos.

Otro aspecto importante es el del lugar de formación, sería utópico pensar que todos los actuales profesionales de la mar han de recibir su formación en las escuelas marítimas; a groso modo contamos con unos 150.000 profesionales. ¿Cuál sería la vía idónea? Estamos plenamente convencidos que al menos esa formación práctica y básica para todos los profesionales ha de darse en los propios puertos e incluso a bordo de los buques, contando con el apoyo de las asociaciones profesionales y cofradías de pescadores. En cuanto a tiempo, el objetivo ha

de ser como mínimo a medio plazo: es mucho mejor el iniciar inmediatamente una acción formativa y exigir al cabo de 5 a 7 años la obligatoriedad del certificado, que hacerlo al revés, legislar su obligatoriedad sin haber iniciado siquiera la dotación de los medios humanos y materiales para impartir los cursos de seguridad.

Para finalizar, quiero hacerme eco de un programa de formación en salvamento marítimo iniciado por el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, que se imparte en el propio centro y en los puertos pesqueros de la Comunidad. Al decir de los propios usuarios sus resultados son muy satisfactorios, y consideran que es una buena vía que no debe quedar en olvido sino extenderse a lo largo de todo el litoral.

BOSCH
FULMEN
Bendix

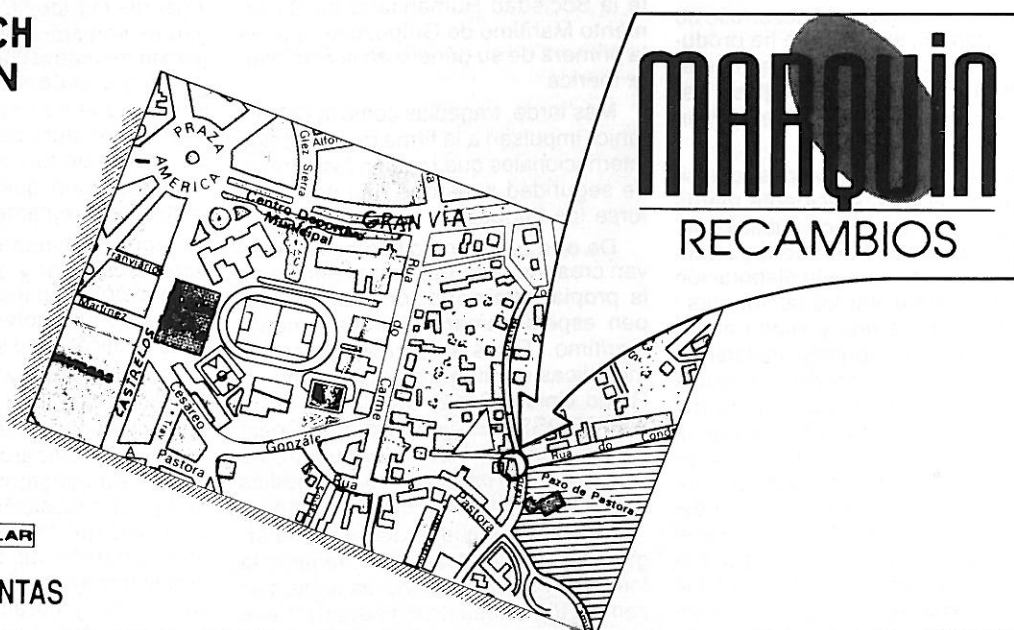
PP
FILTROS

MANN
FILTROS

Fleetguard
FILTROS

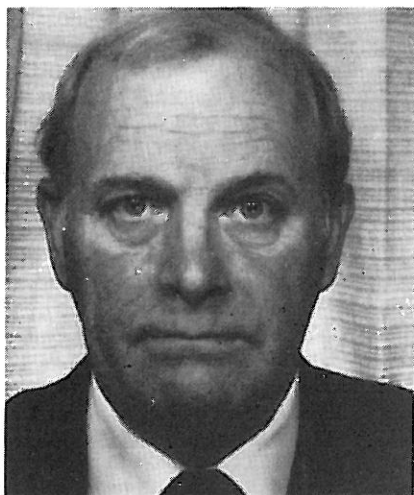
CATERPILLAR
FILTROS

HERRAMIENTAS



Bajada Santo Tomé de Freijeiro, 50 Teléfono: (986) 47 26 86

36210 VIGO



Resultados de la Vigésimoprimera Sesión del Subcomité de la I.M.O.

Sobre las normas de Formación Profesional y Régimen de Guardias

Por el Capitán JOHN L. THOMPSON

Jefe de la Sección de Navegación
Secretario del Subcomité de Normas de
Formación y Guardia
(Organización Marítima Internacional) OMI

El Subcomité de la I.M.O. sobre normas de Formación Profesional y Régimen de Guardias celebró su vigésimo-primer sesión del 8 al 12 de enero de 1990, en las oficinas principales de la organización en Londres, bajo la dirección del Capitán H. J. Valkonen, de Finlandia. En los siguientes párrafos se da un resumen de las medidas más importantes tomadas por el Subcomité.

Preparación de la enmienda al borrador sobre la vigilancia en solitario

Se preparó una enmienda al borrador de la Convención Internacional sobre Normas de Formación Profesional, Titulación y Régimen de Guardias para Marineros de 1978, la cual añade una nueva regla, la I/5, que trata de la presentación de las pruebas, y está destinada a permitir las pruebas a realizar por el Oficial al cargo de una guardia de navegación, que haga la guardia solo de noche.

Bastantes delegaciones han expresado su preocupación acerca de que se celebren dichas pruebas. Un delegado de los Estados Unidos dijo que la práctica de permitir al Oficial de guardia de navegación que actúe como único vigía durante la noche pudiera no es-

tar de acuerdo con las Reglas para Prevenir Abordajes de 1972 de la Convención de la STCW de 1978, o con las normas generalmente admitidas del buen arte marino. Los Estados Unidos solicitaron de las Administraciones que no permitiesen que sus buques se dedicasen a tales pruebas en las aguas territoriales de los EE.UU.

El último párrafo del borrador permite a cualquier parte poner reparos a pruebas concretas, y comunicar sus objeciones a la I.M.O. El borrador de enmiendas fue sometido al Comité de Seguridad Marítima para su aprobación y divulgación, de acuerdo con el artículo XII de la Convención de la STCW.

Algunos países ya han llevado a cabo pruebas. El Reino Unido proporcionó información sobre la fase 1 de su estudio piloto sobre pruebas con un hombre solo de guardia por la noche, en buques de menos de 1.600 toneladas de registro bruto.

Las enmiendas al borrador permitirían a las Administraciones autorizar «Pruebas para el desarrollo y dispositivos de evaluación para desempeñar funciones concretas a bordo», disponiendo que se lleven a cabo de acuerdo con las normas desarrolladas por la I.M.O. Los detalles se deben enviar a

la I.M.O. para su divulgación a las Partes de la Convención de la STCW.

El Subcomité también consideró las líneas maestras del borrador sobre la dirección de las pruebas preparadas por el Subcomité sobre la Seguridad en la Navegación, y las devolvió con una sección que cubre su área de responsabilidad y enmiendas.

GMDSS: Correcciones al borrador para la Convención de la STCW

El Subcomité preparó varias correcciones al borrador para la Convención Internacional sobre las normas de Formación Profesional, Titulación y Régimen de Guardias para Marineros (STCW), de 1978, las cuales eran necesarias para la próxima ejecución del Sistema Global de Seguridad y Auxilio Marítimo (GMDSS), siguiendo la entrada en vigor de las enmiendas oportunas de 1988 a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS), de 1974.

Las correcciones del borrador, que se han sometido al Comité de Seguridad Marítima para su aprobación y divulgación en los Estados Miembros, afecta a cuatro capítulos de la Convención STCW, pero el cambio más importante implica al capítulo IV. El papel del

RS
CUANDO REDES SALINAS VA EN CABEZA LA CONFIANZA LE SIGUE

REDES SALINAS, S. L.

**FABRICACION DE REDES SINTETICAS
PARA LA PESCA DE ARRASTRE**

DELEGACIONES:

PASAJES DE SAN PEDRO

Parque de Avidieta, s/n
Teléfono 39 49 85

LA CORUÑA

Muelle de Linarez Rivas, 65
Teléfono 24 01 00

V I G O

Avda. Orillamar, 175 Interior
Teléfono 29 94 50
Télex 83668 RSSL

HUELVA

Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Muelle de Rivera, 19
Teléfonos 27 24 74 - 27 22 16
Télex 95622 RSSL

C E N T R A L :

La Cerca (Carretera Ctral.-Alicante) - Teléfonos (965) 31 04 08 - 31 03 54
P.O. BOX 45 - Télex 95622 RSSL-E
CALLOSA DE SEGURA (Alicante - España)

personal de radio es uno de los aspectos más importantes del GMDSS, puesto que traerá consigo la supresión paulatina de la radiotelegrafía y el Código Morse, que ha sido la base de las radiocomunicaciones desde el principio de este siglo.

El Subcomité acordó que lo mejor sería presentar el nuevo capítulo IV como una sustitución del ya existente. Esta propuesta exigía una nueva regulación que tratase de su aplicación, y disponiendo que el nuevo capítulo se aplicará al personal de radio en buques que operen en el GMDSS. Hasta el 1 de febrero de 1999 (cuando el GMDSS se hará en su totalidad efectivo), el personal de radio a bordo de los buques que operen bajo las reglas existentes SOLAS continuarán cumpliendo las previsiones existentes de la Convención STCW de 1978.

Resolución a preparar sobre la formación del personal de radio

El Subcomité decidió preparar un borrador preliminar a la resolución de la Asamblea sobre formación del personal de radio.

Se propone aplicar al personal de radio que opere en el Sistema Global de Seguridad y Auxilio Marítimo, que se espera entre en vigor el 1 de febrero de 1992, y que comenzará a hacerse efectivo a partir de agosto de 1993 en adelante. Reemplazará las resoluciones 14 y 15, que fueron adoptadas en la Conferencia Internacional de 1978 sobre Formación-Profesional y Titulación de Marinos.

Se espera que el borrador de la resolución estará finalizado en la próxima sesión del Subcomité.

El factor fatiga: Consejos preparados por la reunión IMO/ILO

El Subcomité continuó su trabajo sobre el factor fatiga en la dotación y en la seguridad, y preparó un documento diseñado para ser la contribución de la I.M.O. sobre este tema en el Comité



Mixto I.M.O./I.L.O. sobre Formación Profesional (JCT), que se debe reunir en septiembre.

El Subcomité acordó que la fatiga es:

—La degradación del rendimiento humano.

—La disminución de los reflejos mentales y psíquicos.

—El deterioro de la capacidad para hacer juicios racionales.

El documento hace constar que la fatiga puede ser el resultado de diversos factores, que incluyen los períodos prolongados de actividad física o mental; descanso inadecuado, factores ambientales adversos, factores psicológicos y stress u otros factores psicológicos.

Los factores que contribuyen a la fatiga se catalogan en tres apartados: factores de gobierno, factores específicos del buque y factores específicos de la tripulación.

El Documento pues, advierte que en los informes de accidentes marítimos presentados a la I.M.O., se le ha dado muy poca importancia a la fatiga como uno de los factores que contribuyen de

forma principal. El Subcomité advierte que la investigación de la fatiga se está llevando a cabo por algunas Administraciones, y les invita a presentar los resultados a la I.M.O. Se estimula a todas las Administraciones que tomen notas de los factores explicados en términos generales en el documento cuando presenten investigaciones sobre accidentes marítimos, estando pendientes de los resultados de las investigaciones que actualmente se están haciendo.

Borrador de las resoluciones sobre la formación para unidades offshore

El Subcomité preparó un borrador de la resolución de la Asamblea sobre formación especializada, cualificaciones y titulaciones para personal clave en unidades móviles offshore (MOUS). Se sometió al Comité de Seguridad Marítima para su aprobación y presentación en la decimoséptima Asamblea para su adopción.

El personal al que se refiere en el borrador de la resolución incluye al director de una instalación offshore, un supervisor de barcas, un operario de

COLABORACIONES



control de lastres y un supervisor de mantenimiento.

El Subcomité consideró una sugerencia hecha por la Confederación Internacional de Sindicatos Libres (ICFTU) de que la I.M.O. debería desarrollar unas normas internacionales, incluidas en la Convención de la STCW para todo el personal que trabaje en las MOUS. Decidió limitarse a aprobar de modo definitivo la resolución sobre personal clave, pero acordó considerar la formación de otro personal en un tiempo oportuno.

Cursos modelo de Formación Profesional de la I.M.O.

El Subcomité aprobó dos de los diversos cursos modelos de Formación

Profesional que están siendo preparados por la Organización, a elaborar sobre los requisitos de conocimientos para la expedición de títulos de acuerdo con la Convención de la STCW de 1978.

Los dos cursos de formación que se validaron fueron los de «oficiales al cargo de una guardia de navegación» y «maquinistas al cargo de una guardia en la sala de máquinas». También se han preparado cursos para Capitán, Primer Oficial, para Jefe de Máquinas y Segundo Oficial de Máquinas que serán validados en la vigésimosegunda sesión del Subcomité en 1990.

Los cursos modelo de Formación Profesional van a estar disponibles en francés y, con el generoso apoyo finan-

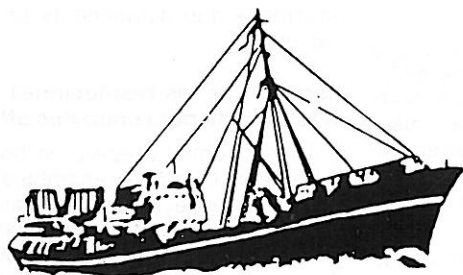
ciero del Gobierno de España, también en español.

Formación en la utilización de sistemas de cartas electrónicas

El Subcomité consideró si la formación en el uso de los sistemas de exposición de cartas electrónicas, que están siendo estudiadas por la Organización, sería necesaria para asegurar una navegación sin peligros y decidió que sería prematuro tomar una decisión al respecto en este momento, pero que cuando se haya conseguido más experiencia en el desarrollo y utilización de los sistemas de cartas electrónicas sería necesario desarrollar unas líneas maestras y recomendar la necesidad de una Formación Profesional.

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA



DEVANADOS DE MOTORES - DINAMOS - ALTERNADORES
Y TRANSFORMADORES - REPARACION DE TODA LA
MAQUINARIA ELECTRICA E INSTALACIONES DE BUQUES

SE GARANTIZA EL TRABAJO

Blas de Lezo. 10 (Edif. Cine Litoral)
Teléfono (928) 270655

Parti. Rosiana. 36
PUERTO DE LA LUZ (Las Palmas)



Más negro, imposible

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero y Experto de FAO



Desde hace tiempo, las cosas para la pesca española no marcha muy bien que digamos, pero es que en estos días la situación ha llegado ya a extremos francamente increíbles; por todos los sitios le llueven los palos a nuestra flota, y las noticias de las empresas en dificultades y las suspensiones de pagos de algunas de ellas, nos llenan de preocupación y en casos concretos hasta nos duelen, dada nuestra relación amistosa, ya de antiguo.

Y es que no es para menos. La flota bacaladera acaba de recibir un nuevo palo, ¡y de los buenos! Los puertos gallegos, entre la famosa Merchant Shipping Act, y los barcos congeladores que por unas u otras razones han renunciado a faenar en Malvinas y Namibia, parecen aquellos depósitos norteamericanos de barcos al final de la segunda contienda, y por si fuera poco, en estos días tenemos los problemas de la flota del Sur que faena en los caladeros marroquíes.

La prensa se hace eco de esta situación, y a cada poco leemos noticias, planes de reestructuración pedidos por

sindicatos y armadores, así como artículos sobre el tema. De éstos quisiera destacar dos aparecidos a primeros de febrero en un diario gallego y con la misma firma, en los que se analiza la situación de la pesca gallega que, con ligeras matizaciones, podría extrapolarse a las otras regiones españolas.

En el trasfondo, lo que subyace es puramente un problema comercial, un desfase entre oferta y demanda. Las especies que nuestro mercado pide no podemos obtenerlas de nuestros caladeros, por otro lado prácticamente esquilados, y los propietarios de esas especies cada vez nos lo ponen más difícil —cosa completamente lógica por otra parte—. A no ser que cambiemos nuestros hábitos alimentarios y los desviemos hacia las sardinas, chicharros, bacaladillas y algunas otras especies del mismo cariz, dependeremos siempre de caladeros extraños. Las razones que el autor de esos dos artículos —Francisco González— esgrime, las considero completamente válidas, así como la solución que apunta y que no es otra que la de —si se quiere seguir en el negocio— pasar a ocupar un puesto en la transformación y comercialización del pescado, a ser posible de un pescado capturado por sus propios barcos.

Sin embargo los armadores continúan erre que erre, pidiendo a la Administración no que les resuelva el problema, sino que haga el milagro de que nada cambie, que todo siga igual. Pero es que aún hay más, en el número

1.503 de Industrias Pesqueras correspondiente al 1 de diciembre de 1989, se pone en boca de don Alfonso Paz Andrade unas afirmaciones que en él podrían parecer insólitas: ni más ni menos el Director de Industrias Pesqueras, vinculado además a una de las mayores flotas congeladoras españolas, nos anuncia que los buques congeladores no van a tener razón de ser.

Cito textualmente: «Paz Andrade anticipó dos novedades que en un futuro próximo podrían dar una nueva dimensión a las actividades pesqueras: en primer lugar el desarrollo de las pesquerías en aguas profundas; en segundo lugar, la congelación puede haber pasado a la historia porque hoy es posible pescar con barcos de hielo, al día, que trasladen su producción a las factorías en tierra. En definitiva, se trata de avanzar hacia productos pesqueros de mayor calidad y más elaborados». (Ind. Pesq. núm. 1.503, pág. 17).

No voy a entrar en el análisis de esas afirmaciones, que en parte comparto, ya que lo que pudo ser lógico cuando los mares eran libres, no tiene porque serlo ahora con la UNCLOS, las EEZ, los intereses de los países para que el valor añadido quede en casa, etc., etc.

Lo que me maravilla, me asombra y me preocupa es que ambas cosas, los artículos de don Francisco González y las afirmaciones de don Alfonso Paz Andrade, sobre todo las opiniones de este último, no hayan levantado gran polvareda y docenas de respues-

COLABORACIONES

tas más o menos airadas llamando locos o ignorantes a estos dos señores.

¿Qué significan estos silencios?, lo de que los armadores no leen es algo ya sabido (no es que no sepan, es que no tienen tiempo), pero si el silencio es debido a que en el fondo saben que su lucha está perdida de antemano y lo que pretenden es obtener de la Administración el máximo posible en concepto de indemnizaciones, y que no quieren ni oír hablar de un cambio en el rumbo de sus actividades, el problema es bastante serio porque no sólo están jugando con su porvenir (¿cuántos van a apuntarse al paro?) sino con el de todos esos miles de puestos de trabajo que dependen de su decisión.

Mi mirada se vuelve hacia aquellos, que como siempre, tienen que bailar con la más fea, a esos hombres que con sus condiciones de trabajo tercermundistas han hecho posible el que la flota española de larga distancia alcanzase la importancia que tuvo en su momento. ¿Qué va a pasar con ellos en el caso de que las predicciones del señor Paz Andrade sean ciertas, o que no

se quieran seguir las indicaciones apuntadas por don Francisco González? Si el problema de la flota es bastante negro, más negro aún es el futuro, tanto del personal embarcado como de los que se ganan el pan gracias a los puestos de trabajo que se crean en tierra.

Todavía, aquel que ande cerca de la jubilación y haya tenido la suerte de reunir unas perras con las que comprar «un quiñón de huerta», al menos tendrá unas patatitas para hacer unos cachelos, y si puede salir al mar en la barca de algún amigo (aunque sea el que guarda el barquito de algún rico de Madrid que lo tiene para los veranos), con algo de suerte cogerá algún pulpo despistado, un par de fanecas o lisas, o un puñado de bogas que siempre abundan. De los jóvenes, de los jóvenes prefiero ni hablar, porque no puedo imaginar dónde encontrarán apaño. En los barcos no, porque cada vez habrá menos barcos, en tierra se están perdiendo las oportunidades que la transformación podría traer, en los cultivos marinos, pregunten en Escocia cuántos in-

dustriales están en la bancarrota por culpa de los precios del salmón noruego, y en otras actividades fuera del sector, con la apertura del Este, dónde se van a encontrar puñados de mano de obra más barata, tampoco lo van a tener muy claro. Desde luego, y como decía mi padre cuando algo andaba mal, ...¡apaga y vámonos!.

En fin, que si Dios no lo remedia, el 93 pesqueramente hablando nos va a pillar con una mano delante y otra detrás, y no será porque desde unos y otros lados no se están dando voces de alarma. Y vamos ya a poner punto final a estas líneas, y lo vamos a hacer con unos versos del poeta Manuel Antonio, que creemos que vienen bastante bien con el contenido de esta pequeña aportación. Como suenan mejor en gallego, me voy a permitir esa licencia, si alguien necesita la traducción, gustosamente se la daré. Dicen así:

*Fume da pipa. Saudade.
Noite. Silenzo. Frío.
E ficamos nós sós
sin o Mar e sin o barco,
nós.*



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49
Telfs. (986) 222919 - 222918
Fax: 431707 - 36202 - VIGO

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

SI ERES TITULADO Y PROFESIONAL DE LA PESCA, TRABAJA CON SEGURIDAD
EN **PLANITEC** ENCONTRARAS LA MAYOR FUENTE DE DATOS EN PLANOS PROFESIONALES
DE PESCA, QUE TE AYUDARAN A TOMAR UNA DECISION CON GARANTIA DE EXITO

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O



Rumbo hacia una nueva política marítima

Por D. RAFAEL LOBETO LOBO
Director General de la Marina Mercante

Cuando a través de los diferentes plenos celebrados por AETINAPE o bien en las distintas reuniones mantenidas, tuve ocasión de presentar las reformas que componían la política marítima que he venido defendiendo, y mediante el intercambio de opiniones íbamos avanzando todos hacia situaciones positivas, tal vez nadie podía prever que ahora unos y otros nos enfrentáramos al reto de hacer realidad «buenos» propósitos conjuntos. Pasado un año, puede ser una buena ocasión para mirar a las estrellas y situarnos.

Desde fuera era muy difícil conocer con precisión qué parte del esfuerzo sería necesario para superar el pasado y qué parte habría que dedicar a construir el futuro. Hoy sabemos algo más sobre el pasado y sobre las dificultades para superarlo, es fácil identificar defectos en los demás, pero es necesario lograr no caer uno mismo en las tentaciones del sectarismo o del mesianismo. Se trata de admitir la realidad, de aceptar las mutuas limitaciones y, sobre todo, de posicionarse en el diálogo, la generosidad, la transparencia, la democracia y, en especial, la solidaridad. No es po-

sible imaginarse salir de la profunda crisis marítima dñ dosis suficientes de los anteriores valores, a ello quiero, desde estas páginas abiertas para mí y que sinceramente agradezco, convocar a todos. Debemos superar los impulsos cainíticos y destructivos que nos enfrentan, para desde el diálogo colaborar en la construcción de una nueva sociedad marítima donde todos tengan cabida, donde los hábitos positivos sean las reglas del juego.

Desde esa situación de salida no solamente es posible, sino que es seguro superar las enormes dificultades a que nos enfrentamos y que sintéticamente aquí enunciamos desde el lado de las respuestas que pretendemos articular y que son las siguientes:

—Promulgación de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante.

—Ejecución urgente del Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación.

—Programación y ejecución de la Orden Ministerial reforzando la formación de todos los tripulantes en materia de Seguridad Marítima.

—Impulso de la cooperación entre las diferentes administraciones central y autonómicas y, especialmente entre la Secretaría General de Pesca, el ISM y la Dirección General de la Marina Mercante.

—Reforma de la Administración Marítima.

—Reforma de la Formación Marítima Profesional, incluyendo la formación integrada desde los niveles de marinero hasta capitán, y evitando separaciones no fundadas en necesidades objetivas.

—Impulso del proceso de nacionalización del sector y participación en la elaboración de las nuevas políticas marítimas (IMO, OIT, etc.).

—Construcción de la Política Marítima Comunitaria.

—Cooperación internacional en el ámbito marítimo, especialmente con los países hermanos de habla hispana.

—Actualización de los procedimientos marítimos, incluyendo los necesarios cambios normativos y la más absoluta profesionalidad y publicidad de los procedimientos y de la atención a los ciudadanos.

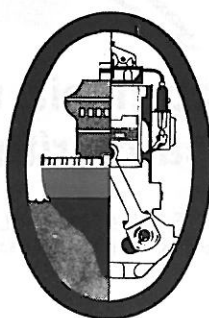
Por todo lo anterior y su puntual desarrollo, merece la pena el esfuerzo, pero requiere un nuevo clima de diálogo y posición, no sólo de la Administración con todos los interlocutores sociales: empresarios y profesionales, sino también de los interlocutores entre sí, incluyendo AETINAPE, Centrales Sindicales y COMME. Estoy seguro de que sólo juntos podremos superar los actuales retos, pero aún estoy más seguro de que sólo juntos merece la pena hacerlo. A todos a quienes así piensen los convoco a ello.

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

*Podemos suministrarles los REPUESTOS
que Vd. necesita,
en cualquier Puerto del Mundo*

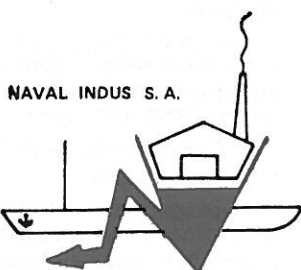


conózcanos
a fondo



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 Par. 1 A-B
Telefono (943) 49 24 87 (7 líneas)
Télex 38221 SMMR
Fax (943) 49 25 70
20100 — LEZO (Guipúzcoa)



NAVAL INDUS S. A.

NAVAL-INDUS, S. A.

Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

- ◆ Reparaciones de Motores, Alternadores y Dinamos.
- ◆ Reparaciones de Instalaciones Navales e Industriales.
 - ◆ Instalaciones Eléctricas de Baja-Alta tensión y Comunicaciones.
 - ◆ Especialidad en Electrónica Naval e Industrial
 - ◆ Estudio de Proyectos en General así como mantenimiento.

Vial XIII - Parcela, 3 (El Cebadal)

☎ 27 42 04 - 27 42 08

35008 - Las Palmas de G. Canaria



La Marina Mercante vasca

Por D. JOSE A. MARTINEZ DE LANDALUCE
Director General de la Asociación de Navieros Vascos

La tradición naviera del País Vasco

La historia del País Vasco no puede escribirse sin una referencia constante a su Marina Mercante, tanto por la propia generación de recursos y aportación de divisas que ha producido como por haber sido factor inductor de innumerables actividades industriales y comerciales.

La reducida extensión territorial de Euskadi, así como su orografía, ha hecho que la mar tenga una vital importancia en el desarrollo industrial y económico y sea la vía fundamental de las importaciones y exportaciones desde aquí realizadas.

Ya en el año 1500, Bilbao constituía el centro neurálgico de las exportaciones de vino y lana, procedentes del interior, y el número de buques registrados en su puerto se acercaba a los 500. Tal afluencia de contratación propició la creación en 1511 del «Consulado de Bilbao», institución que defendió los intereses navieros de la Villa durante más de tres siglos, y cuyo testigo recogió la Asociación de Navieros de Bilbao, el 9 de marzo de 1900, fecha de su fundación. Años después, tras numerosas vi-

cisitudes, y manteniendo siempre su tradicional independencia, a la vez que colaborando con otras asociaciones de navieros tanto nacionales como internacionales, pasó a llamarse Asociación de Navieros Vascos, nombre que conserva en la actualidad. A ella pertenecen como antaño la inmensa mayoría de las navieras del País Vasco.

Evolución de la flota mercante

Durante los primeros cuarenta años de este siglo, la flota vasca mantuvo un crecimiento sostenido, para después de otros veinte años de moderado retroceso, iniciar una expansión sin precedentes ni posible comparación con nuestros vecinos europeos, ya que en poco más de veinte años cuadruplicó su tonelaje, alcanzando en 1982 su cénit histórico, al superar 1,8 millones de toneladas de registro bruto, y una participación próxima al 27% de la flota española.

A partir de ese año, las sucesivas crisis del petróleo ocasionaron una recesión económica mundial, que se reflejó en una drástica reducción del transporte marítimo que, junto a la clásica inelasticidad de oferta de este sector, tuvo efectos catastróficos para las flotas de todos los países de la CEE, que vieron reducir sus efectivos a cerca de la mitad.

Las navieras vascas, que se han caracterizado siempre por su explotación en el mercado «tramp» internacional, no podían quedar al margen de las penurias sufridas por sus colegas comunitarios, y vieron impotentes como su flota mermaba hasta límites inimaginables y sólo comparables a los años de pos-

guerra, pero con la diferencia de que aquel exiguo tonelaje suponía entonces el 60% de la flota española.

En 1987, el talante empresarial del naviero vasco queda patente en un intento de evitar que, en plena etapa de depresión, 32 buques puestos a la venta por la Sociedad Estatal de Gestión de Buques, por sólo 70 millones de dólares, pasen a manos extranjeras, ofreciendo una cifra similar. La oferta no fue aceptada, al cumplimentarse las garantías financieras exigidas con sólo cuatro días retraso sobre la fecha límite del 14 de mayo, perdiéndose así cerca de 1.000 puestos de trabajo y algunas de las mejores unidades con que contaba entonces nuestra Marina Mercante.

Llegamos así a estos últimos años, donde una vez más la tradición naviera vasca y su reputación en el mundo marítimo han propiciado fusiones y absorciones tanto a nivel nacional como internacional que le han permitido erigirse, aunque sólo sea coyunturalmente, en líder europeo del índice de ampliación de su flota, aventajando a países como Dinamarca, donde el negocio marítimo supone la tercera fuente de divisas.

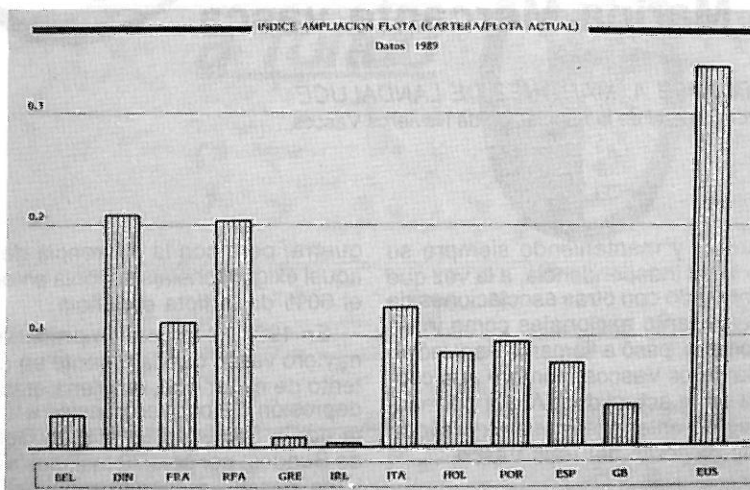
Las navieras vascas ante el Mercado Unico

La Marina Mercante vasca, al igual que la del resto del Estado, ha estado siempre muy encorsetada en su explotación por las obligaciones en contratación que las sucesivas Administraciones le han venido imponiendo. Así, tanto la construcción, reparación del bu-

COLABORACIONES

Podemos suministrar los REPUESTOS

Los Repuestos de la Armada



que, como el propio seguro y empleo a bordo sólo era contratable con empresas y personal autóctonos. A cambio de ello, también es verdad, el naviero se hacía acreedor a cualquier tipo de ayudas a la navegación o primas a la construcción que el Estado otorgara, así como a la reserva en determinados tráficos, y la exclusiva en el transporte de algunas mercancías consideradas estratégicas para la economía del país.

El calendario de liberalización del transporte marítimo aprobado por la CEE el 22 de diciembre de 1986, en su reglamento número 4055/86, vino a alterar esta vieja ecuación de forma muy profunda, ya que en él se contemplaba que a partir del primero de enero de 1990 el transporte intercomunitario de todo tipo de mercancías, protegidas o no, pudiera ser efectuado por cualquier buque que enarbolase el pabellón de uno de los Estados miembro. En una segunda etapa, primero de enero de 1990, estos buques serían también autorizados al transporte entre Estados miembro y terceros países, para finalmente el primero de enero de 1993 permitir el transporte tanto entre Estados miembro como Estados miembro y ter-

ceros países a buques que enarbolasen cualquier pabellón.

Este proceso liberalizador debía sincronizarse con la aplicación de una serie de medidas a nivel comunitario conducentes a reducir los costes sociales y fiscales de las navieras y aumentar su competitividad, y que fueron bautizadas como «Medidas Positivas».

Después de un largo proceso de gestación, la Comisión presentó sus propuestas en el Consejo que se celebró en Luxemburgo en el mes de junio. El documento, aunque analizaba magistralmente la lamentable situación en la que se encontraban las flotas comunitarias y emitía un diagnóstico certero, no aportaba ninguna solución práctica, ya que del mismo se desprendía que la forma más directa para ayudar a los armadores a enfrentarse a la dura competencia impuesta por las banderas de conveniencia era establecer ayudas, exenciones de impuestos y otras medidas fiscales, para los que la Comisión no tenía partida presupuestaria prevista ni tampoco competencias, al ser los regímenes fiscales de cada país, además de sumamente complicados y de difícil armonización, los últimos bastiones de soberanía an-

tes de su total integración en la CEE. Con esta limitación, las propuestas de la Comisión se reducían a soluciones, más teóricas que reales, como la creación de un registro comunitario paralelo, y no alternativo, a los registros nacionales, llamado EUROS y que no contribuía sustancialmente a mejorar la competitividad de la flota.

De dichas propuestas se deducía inmediatamente que tendría que ser cada Estado quien definiera y aplicase las medidas precisas para ayudar a su Marina Mercante, pero eso sí, bajo el estricto control de la Comisión que decidiría en todo momento si las mismas cumplimentaban o no el Tratado de Roma, y evitar así la competencia desleal en el propio seno de la Comunidad.

La reacción en los países comunitarios fue inmediata y todos se apresuraron a diseñar planes de emergencia que permitiesen la competitividad futura de sus flotas y evitaran que la situación se deteriorara aún más. La mayoría de estos planes se circunscribieron, en una etapa inicial, a potenciar las ayudas a la inversión, consolidación y modernización de la flota, así como a incentivar la inversión y reducir las cargas fiscales de las empresas navieras.

En nuestro país, las ayudas del Estado que se venían programando desde años anteriores, estaban constituidas por ayudas directas, pendientes de estudio y proposición por la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad y el famoso paquete de «Medidas Institucionales».

Desgraciadamente, nuestra reacción ante las propuestas de la Comisión fue mucho menos rápida y eficaz que las del resto de los países, tal vez a causa de la convocatoria de elecciones anticipadas y el parón administrativo que dicho proceso conlleva, siendo necesario esperar hasta el 16 de noviembre para que el Gobierno, a propuesta de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad, aprobase ayudas para un primer grupo de navieras «viables», dejando al

resto para 1990, y advirtiendo que el sector petrolero quedaba excluido de estos Planes, independientemente de su viabilidad.

Por lo que se refiere a las Medidas Institucionales, conducentes a reducir los extracostes que soportan nuestras empresas navieras, las perspectivas no pueden ser más pesimistas, a pesar de que tales medidas constituyen la única posibilidad de supervivencia futura del pabellón español privado. Qué duda cabe, que la solución es doblemente complicada a causa de la dispersión de competencias que existe en el sector de la Marina Mercante, y que por si no fuera suficiente tiene que contar para este proyecto, además, con la aquiescencia del poderoso Ministerio de Economía y Hacienda, así como con el de Trabajo.

El caso es que si no se modifica el marco institucional que pesa sobre la empresa naviera, las ayudas que la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad pueda arbitrar servirán sólo para alargar la agonía de algunas empresas en situación de precariedad o para mejorar levemente la economía de otras, pero nunca para hacerlas competitivas.

No deja, por tanto, de sorprender y apesadumbrar el que estas Medidas sean reconocidas como imprescindibles por la Administración, así como angustiosamente demandadas por las asociaciones de navieros, y no exista todavía fecha prevista para su puesta en marcha.

También causa desánimo observar que, mientras que en otros países se aplican importantes reducciones en los impuestos sobre la renta y cuotas a la Seguridad Social de los marinos empleados en sus flotas sin que sus contraprestaciones queden afectadas, en nuestro país se sigue manteniendo el régimen ordinario que se encuentra además en la banda más alta de los que se aplican en la CEE.

Pero es que tampoco existen bonificaciones fiscales en las operaciones

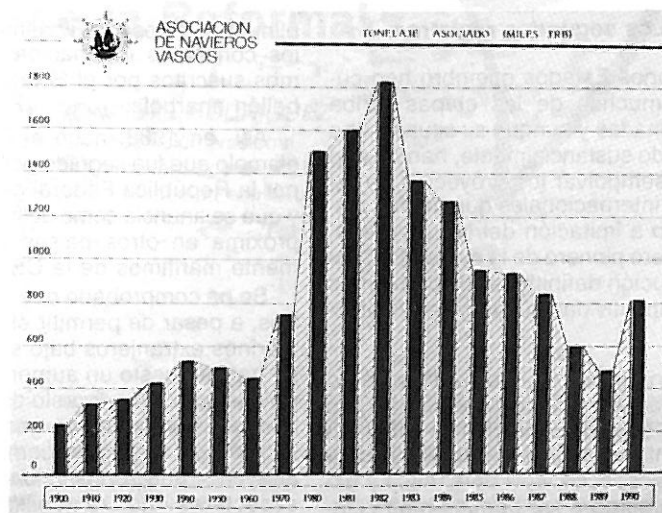
marítimas internacionales, ni créditos blandos para la construcción naval o desgravación por inversiones en el sector, y los aranceles sobre importación y exportación de buques siguen en vigor, medidas todas ellas que han sido aplicadas en una u otra medida por muchos países de la CEE.

Hay también otros aspectos, como los cuadros de tripulaciones mínimas, en los que nuestro pabellón se encuentra en franca desventaja respecto a nuestros colegas comunitarios. En este campo la disparidad es tan grande que se ha llegado al absurdo de reducir la tripulación de un buque español, establecida en once personas, a sólo seis, al ser transferido al pabellón irlandés, y que además dicho buque siga entrando en nuestros puertos y llevándose nuestras cargas impunemente.

Esta falta de armonización para establecer cuadros mínimos uniformes para todos los Estados miembro, produce una competencia desleal dentro de la CEE, que aunque no se contempla como tal en el Tratado de Roma, es de efectos más devastadores que algunas de las ayudas directas que los países pueden otorgar unilateralmente a sus flotas.

El capítulo especialización de nuestro personal de mar tampoco es debidamente atendido, a pesar de que nuestra flota sólo podrá competir si a la obligada contención de costos se añade calidad de servicios y tecnologías punta, aspectos éstos que necesitan de profesionales altamente cualificados.

Tampoco debe abandonarse la faceta comercial de los mandos del buque, que suele estar bastante esclerotizada, después de una trayectoria laboral eminentemente técnica, y que, sin embargo, puede ser determinante a la hora de captar nuevos clientes para su empresa, atender debidamente las reclamaciones que contra el buque puedan producirse, valorar certeramente el tiempo del buque, así como las implicaciones de las cláusulas de las distintas pólizas de seguro y fletamento, etc. En este sentido, es encomiable la labor que viene realizando el Gobierno vasco a través de la Escuela de Administración Marítima, primera escuela del Estado español dedicada a estas enseñanzas, de indudable necesidad, pero que por su alto costo y especialización están fuera del alcance de cada naviera en particular.



COLABORACIONES

Los segundos registros

Algunos Estados miembro han cubierto muchas de las etapas arriba mencionadas y aunque su situación ha mejorado sustancialmente, han optado por desempolvar los proyectos de registros internacionales que habían planificado a imitación del NIS noruego, verdadero pionero de la modalidad, como solución definitiva a los problemas de competitividad que todavía les afectan.

Estos registros internacionales no son otra cosa que un segundo registro dentro del propio territorio, regulado mediante un ordenamiento jurídico de factura especial, aplicable única y exclusivamente a los buques matriculados en él, y a todas las operaciones relacionadas con ellos (cotizaciones sociales, fiscalidad, legislación societaria, laboral, etc.), y siempre manteniendo las mismas cotas de seguridad y cum-

plimentando escrupulosamente todos los convenios internacionales marítimos suscritos por el Estado cuyo pabellón enarbola.

Así, en 1988, nace el DIS danés, ejemplo que fue seguido poco después por la República Federal de Alemania y que se anuncia como de implantación próxima en otros países tradicionalmente marítimos de la CEE.

Se ha comprobado que estos registros, a pesar de permitir el empleo de marinos extranjeros bajo su pabellón, no han supuesto un aumento del paro en el sector, sino todo lo contrario, ya que al disminuir las cargas sociales y fiscales se mejora la competitividad, atrayendo nuevas inversiones ante una expectativa de rentabilidad alta y aumentando indirectamente los salarios a consecuencia de unas condiciones impositivas mucho más favorables.

El índice de ampliación de flota a que antes aludíamos, deja bien a las

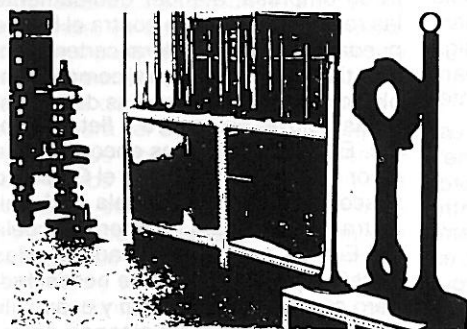
claras el efecto inductor que estos registros tienen sobre la inversión, al ser justamente los Estados en los que se encuentran implantados los que ocupan la cabecera en ampliación de flota.

Nuestra Administración, sin embargo, no muestra ningún interés por aprovechar la experiencia de los países vecinos que, después de explorar otros caminos, han resuelto que esta vía es la única efectiva para lograr la revitalización del sector. Parece como si la implantación de un segundo registro en nuestro país fuese cosa deshonrosa y hubiese que llevar la situación hasta el holocausto final, de acuerdo con la famosa cita de Méndez Núñez «vale más honra sin barcos que barcos sin honra». Pero, ¿será, acaso, más honroso provocar el éxodo masivo de nuestra diezmada flota hacia el pabellón internacional de otro país comunitario, o lo que es peor, hacia alguno de los registros llamados abiertos?



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.

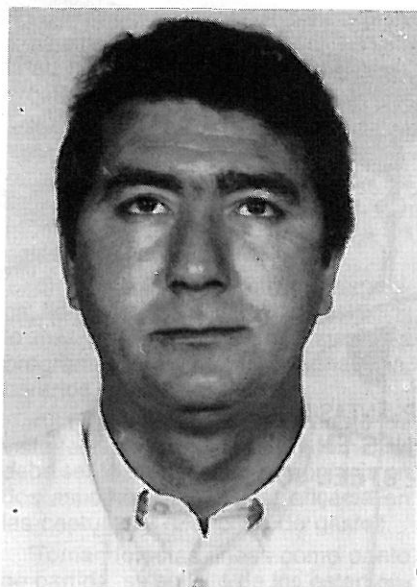


VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE - GUIAS DE VALVULA - ASIENTOS DE VALVULA - COJINETES - CAMISAS Y PISTONES - RECTIFICADOS - RECUPERACION DE MATERIALES USADOS - APARAMENTOS Y EQUIPOS - ANTIEXPLOSIVOS ELECTRICOS STAHL - PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL - JUNTAS - PIEZAS FORJADAS PARA LA INDUSTRIA NAVAL.

C. SAN PEDRO, 12

Teléfono 39 19 44 (4 líneas) - Télex 38039 TCMR - E

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)



¡Final de la Reforma!

Por D. ELOY MONTERO RODRIGUEZ
Presidente de la Federación Nacional
de Asociaciones de Personal Docente de los
Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros

Cuando la Administración tomó la decisión de iniciar un proceso de reforma de las enseñanzas de Formación Profesional Marítimo-Pesqueras, tal como respectivamente venían reclamando los diferentes agentes sociales con intereses en el sector, entró en contacto con la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de Institutos Marítimo-Pesqueros, cuyos asociados llevaban ya algún tiempo reflexionando sobre la reforma a través de asambleas, ponencias, etc.

Después de varias reuniones en la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras (Secretaría General de Pesca), se llegó a la conclusión de que para avanzar en el proceso de reforma, sería necesario redactar un documento base, que sirviera de punto de partida y referencia a una fase de discusión y debate.

Consecuentemente, en diciembre de 1988, la Dirección General de Servicios de la Secretaría General de Pesca firmó con la Federación un acuerdo de asistencia técnica para la realización de un estudio sobre la reforma.

En principio se planteó la definición de un esquema general de trabajo, después de estudiar las alternativas posibles se estimó que se tendría que optar por una de las siguientes soluciones:

1. Implicar en el tema a todo el colectivo afectado por la reforma, de tal manera que tendría que solicitarse de la Administración, técnicos, armadores, sindicatos, profesores, asociaciones, profesionales, etc., el correspondiente estudio y, una vez en nuestro poder estos documentos, ordenar, clasificar y conjuntar los trabajos para finalmente sacar las conclusiones que nos llevarían a determinar cuál es la reforma que se desea. Este podría ser, sin duda alguna, un modelo taxonómico de gran racionalidad y posiblemente el mejor desde cualquier punto de vista, pero que desgraciadamente se hizo inviable por varias razones:

- a) La visión particular que cada sector tiene de sus problemas.

- b) Lo mucho que demoraría un trabajo de este tipo.

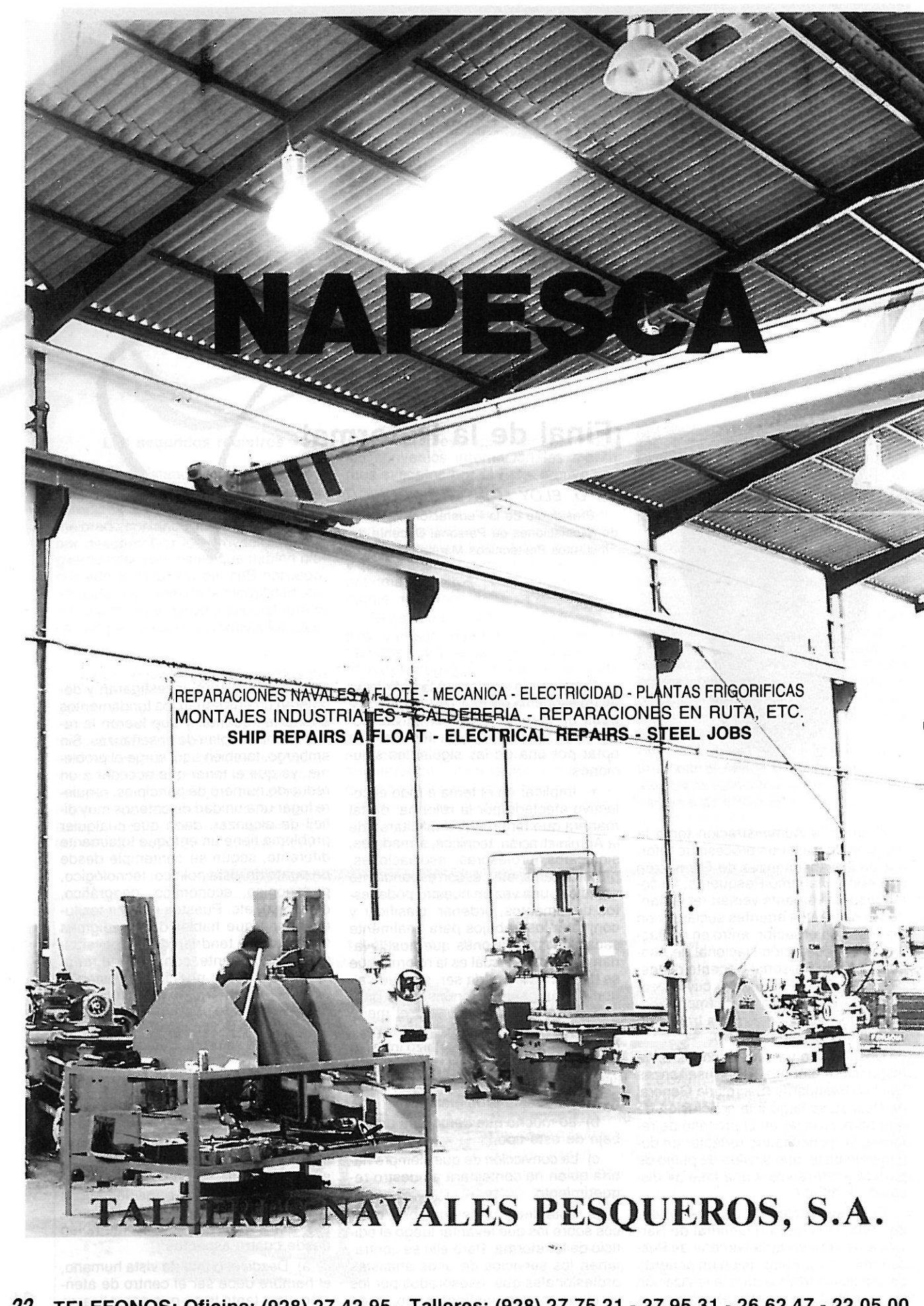
- c) La convicción de que siempre habría quien no contestara a nuestro requerimiento.

2. Establecer unos principios básicos sobre los que levantar luego el edificio de la reforma. Para ello se contratarían los servicios de unos analistas profesionales que, asesorados por los técnicos correspondientes en cada

campo, estudiaran, investigaran y dedujeran cuáles serían los fundamentos a tener en cuenta, y que fueran la razón del nuevo plan de enseñanzas. Sin embargo, también aquí surge el problema, ya que el tener que acceder a un reducido número de principios, requiere lograr una unidad de criterios muy difícil de alcanzar, dado que cualquier problema tiene un enfoque totalmente diferente, según se contemple desde un punto de vista político, tecnológico, pedagógico, económico, geográfico, ecológico, etc. Puestos en esta tesitura, habría que hablar de paradigmas morales, que tendrían que ser evaluados objetivamente, con el fin de reducir el número de principios y establecer un orden prioritario de los mismos. Parece claro que esto no se lograría tan fácilmente, y que en cualquier caso, las discusiones se prolongarían más de lo deseable.

3. Adoptar un modelo mixto consistente en determinados principios básicos que fundamentalmente sirvan para superar los males que padecen las enseñanzas pesqueras, desde hace años, al mismo tiempo que tratan de compaginar y satisfacer las demandas y expectativas de los agentes del sector. Estos principios se contemplan desde cuatro aspectos:

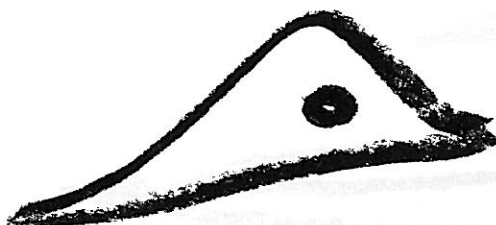
- a) Desde el punto de vista humano, el hombre debe ser el centro de atención y por tanto tiene que garantizarse



NAPESCA

REPARACIONES NAVALES A FLOTE - MECANICA - ELECTRICIDAD - PLANTAS FRIGORIFICAS
MONTAJES INDUSTRIALES - CALDERERIA - REPARACIONES EN RUTA, ETC.
SHIP REPAIRS A FLOAT - ELECTRICAL REPAIRS - STEEL JOBS

TALLERES NAVALES PESQUEROS, S.A.



su seguridad en la mar, reconocimiento social, promoción cultural, versatilidad laboral, condiciones de trabajo, etcétera.

b) Desde la óptica política prima la idea de la flota: la demanda de titulados, la formación y preparación de los mismos, la evolución tecnológica, distribución geográfica, adaptación a los cambios, etc.

c) Desde la perspectiva pedagógica, tiene que irse a un plan de estudios lo más racional posible, en cuanto a programaciones, áreas, asignaturas, horarios, prácticas, etc.

d) Finalmente desde el punto de vista tecnológico, la idea fundamental debe ser la producción, con énfasis en dos aspectos esenciales: eficacia en las capturas y economía de gastos.

Tomando estas líneas como punto de partida, se solicitó de los estamentos implicados su opinión, recurriendo a encuestas y entrevistas que permitieran de forma eficaz y directa redefinir los perfiles profesionales de cada puesto de trabajo de la familia profesional marítimo-pesquera.

Entre los métodos de análisis de tareas se eligió el de la entrevista, por considerarlo el más adecuado, ya que permite uniformidad en el tratamiento de las descripciones de tareas e incluso la realización de un filtraje de la información recogida.

Consecuentemente, decidimos llevar a cabo un análisis de tareas con el objetivo de establecer con exactitud las funciones que realizan los profesionales marítimo-pesqueros a bordo, y los medios materiales sobre los que actúan, estimando que esta información serviría de base para conocer las necesidades mínimas de formación, imprescindibles para realizar la actividad profesional. Además en nuestro caso particular contábamos, tal como exige el método, con un conjunto de profesionales con gran experiencia, con un profundo conocimiento de los contenidos de su trabajo y con una actitud po-



sitiva hacia la investigación y sus objetivos.

Igualmente, y para que la muestra sometida a investigación fuera representativa de todos los tipos de pesca y de los diferentes métodos de operación de los buques en el Estado, se establecieron cuatro grupos de trabajo, uno en la costa Cantábrica, otro en la Atlántica, otro en la Mediterránea y finalmente otro en la región Canaria.

Definición de los perfiles profesionales de los puestos de trabajo del sector pesquero

Para la definición de los perfiles profesionales de la familia pesquera, se decidió comenzar llevando a cabo un estudio de tareas de los diferentes puestos de trabajo que se puede ocupar cada titulado a bordo de los buques de pesca.

Para la investigación del estudio de tareas se eligió un método combinado de entrevista e incidente crítico por considerarlo el más adecuado al tipo de población sujeta a estudio, y por ser el que podría proporcionar datos más homogéneos y fiables adecuados a la utilización que del resultado de la inves-

tigación se pretendía; servir de base para la definición de los perfiles profesionales de los titulados del sector pesquero.

Como era necesario a los objetivos del estudio, que los perfiles profesionales definidos fueran, por así decirlo «perfiles medios» a nivel nacional, se decidió establecer cuatro grupos de trabajo, que en su cometido cubriera las cuatro zonas más significativas en la actividad pesquera: la cantábrica, la atlántica, la mediterránea y la canaria.

Cada grupo se encargaría de definir los perfiles profesionales que incluirían las características específicas del tipo de pesca y de los métodos de operación de su área de influencia, para a continuación, en sesiones de puesta en común de los cuatro conjuntos de grupos, definir los perfiles medios de todas las titulaciones pesqueras. Perfiles que una vez contrastados con todos los agentes sociales con intereses en el sector pesquero (asociaciones de profesionales, armadores, sindicatos, etc.) servirían de base para especificar las necesidades de formación.

En la definición de los perfiles profesionales se adoptó un modelo amplia-

mente aceptado que para cada perfil/titulación, da lugar a un documento en el que se recoge la siguiente información:

- Denominación.
- Campo profesional.
- Inserción en el sistema productivo.
- Tareas más significativas.
- Medios materiales sobre los que actúa.
- Condiciones de acceso y atribuciones de la titulación actual.

Durante la investigación del trabajo de los titulados se llegó a la definición

- Capitán de Pesca Nivel 4.
- Patrón de Altura Nivel 3.
- Patrón de Litoral Nivel 2.
- Mecánico Naval Mayor/Jefe Nivel 4.
- Mecánico Naval Nivel 3.
- Mecánico Naval Nivel 2.
- Mecánico Litoral Nivel 1.
- Buceador Superior Nivel 4.
- Buceador Técnico Nivel 3.
- Buceador Básico Nivel 2.
- Certificado de Iniciación al Buceo Nivel 1.

Que introducen ligeras variantes con relación a los actuales títulos en un pri-

zas Medias y Técnico-Profesionales. Todos los agentes sociales con intereses en el sector, consideran que las futuras enseñanzas marítimo-pesqueras deben normalizarse y adoptar la estructura de Módulos Profesionales que se proponga para la formación Técnico Profesionales Específica en la Reforma de las Enseñanzas.

Desde el punto de vista curricular, el diseño de los Módulos de Formación para las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras debe caracterizarse en términos generales por:

1. Establecer con claridad los objetivos de formación y los elementos comunes que deben desarrollarse a nivel estatal, de acuerdo con el repertorio de perfiles profesionales que expresan las necesidades de formación de los profesionales de la familia marítimo-pesquera.

2. Plantear un curriculum abierto susceptible de concreción, por las Comunidades Autónomas con competencias en Formación Marítimo-Pesquera, para adaptarlo a las particularidades y medios de cada comunidad.

3. Otorgar al profesorado un papel activo, proporcionándoles mayor autonomía en los proyectos curriculares del centro y en la programación de aula.

4. Incorporar los nuevos equipos, ayudas a la enseñanza y técnicas pedagógicas.

5. Incorporar al curriculum contenidos que actualmente se ofrecen fuera de él y que son reclamados por el sector y los profesionales.

6. Preparar a los alumnos en formación para vivir su etapa de ciudadanos activos, proporcionándole los elementos necesarios para su transición a la vida activa.

El curriculum se entiende como el proyecto que determina los objetivos de la formación y propone un plan de acción adecuado para la consecución de los mismos.

Esta doble función se refleja en la



de los perfiles profesionales de los actuales:

- Capitanes de Pesca.
- Patrón de Pesca de Altura.
- Patrón de Pesca Litoral de Primera Clase.
- Mecánico Naval Mayor.
- Mecánico Naval de Primera Clase.
- Mecánico Naval de Segunda Clase.
- Buceador Instructor.
- Buceador de Primera Clase.
- Buceador de Segunda Clase.

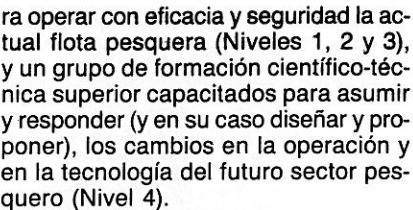
Posteriormente y para dar respuesta a los requisitos del contrato, se realiza una fase de adaptación de estos perfiles a los especificados en el acuerdo.

mer esfuerzo, para adoptar los niveles profesionales de la CEE a nuestros titulados pesqueros.

Consecuentemente en las siguientes definiciones de perfiles profesionales se adopta esta última denominación que será también la que aparezca en los módulos de formación.

Diseño de los módulos de formación para la familia profesional marítimo-pesquera

La reforma de las Enseñanzas Profesionales Marítimo-Pesqueras, una necesidad sentida desde hace años, ha sido abordada ahora, al mismo tiempo que la reforma general de las Enseñan-



El carácter internacional del ejercicio de las profesiones marítimo-pesqueras y consecuentemente su sometimiento a una normativa nacional e internacional, hace necesario que exista una propuesta curricular básica común para cada módulo que permita establecer los objetivos a cumplir obligatoriamente por todos los alumnos, independientemente de sus características personales y sociales.

Este **Curriculum Base**, significativo y vinculado a las características reales del sector pesquero, debe asegurar la homogeneidad y la coherencia de la formación de las titulaciones profesionales a nivel nacional, que se respete la normativa nacional e internacional vigente, en lo relativo a la formación de las tripulaciones de los buques pesqueros y que los futuros profesionales pesqueros reciban una formación que les permita realizar con eficacia y seguridad sus cometidos a bordo.

La propuesta de **Curriculum Base**, establecida por la Administración central, debe ser lo suficientemente abierta para permitir la intervención de las Comunidades Autónomas con competencias para adecuarlo a la realidad socio-cultural de su entorno.

El carácter abierto del **Curriculum Base** permitirá, además de respetar el pluralismo cultural, asegurar unos niveles de formación homogéneos para los titulados del mismo nivel.

A un nivel de mayor concreción, los centros, teniendo en cuenta los medios materiales y humanos de que disponen ajustarán y pormenorizarán los objeti-

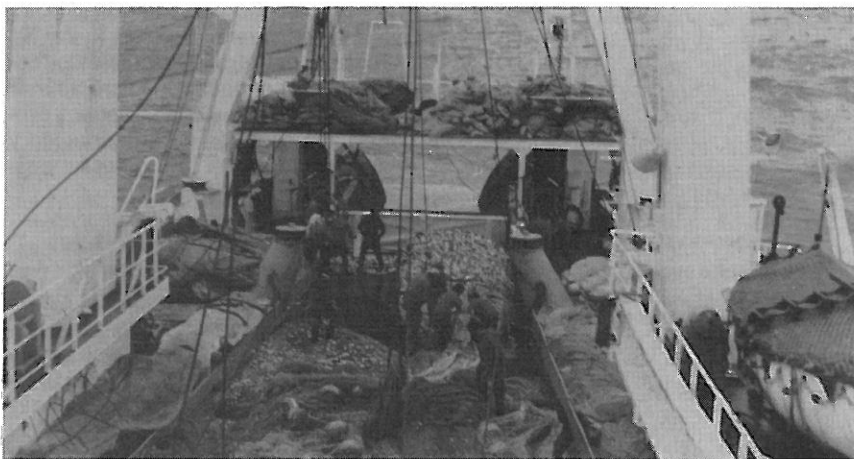
- ¿Qué enseñar?
- ¿Cuándo enseñarlo?
- ¿Cómo enseñarlo?
- ¿Qué, cómo y cuándo evaluar?

a) Normalización de la formación pesquera homologándola a las enseñanzas de la Formación Técnico-Pro-

b) Diseño de una formación que responde a las necesidades reales del sector y a los cometidos de los profesionales, reflejados en los perfiles profesionales definidos anteriormente.

c) Respetar las recomendaciones de los organismos internacionales OMI, FAO, OIT, etc., en lo relativo a la formación y trabajo de los pescadores.

d) Conseguir la formación de un núcleo de profesionales capacitados pa-



vos y contenidos de los Curriculum Base de los módulos, adecuándolos a su realidad, respetando en todo momentos los mínimos establecidos en los Curriculum Base. Con esto se llegará a un **Curriculum Centro** que servirá de base para que cada profesor desarrolle sus programaciones de aula, que representan el nivel máximo de concreción.

El documento del Curriculum Base de cada módulo deberá ser lo suficientemente concreto como para definir con cierta precisión los mínimos exigibles por la Administración central, para emitir los títulos profesionales correspondientes y servir de guía a aquellos centros que pretendan hacer una formación normalizada y respetuosa con los convenios internacionales y demás documentos legales que la regulan.

Consecuentemente cada módulo base deberá contener la siguiente información:

1. Denominación.
2. Nivel de certificación/titulación profesional a la que conduce.
3. Campo profesional para el que cualifica.
4. Requisitos de acceso, educativos o relativos a la prueba y/o experiencia laboral.

5. El número mínimo de horas teóricas y prácticas a impartir en cada área.
6. Objetivos, bloques temáticos y unidades didácticas de cada área con explicitación de los ejercicios prácticos a realizar.
7. Profesorado mínimo estimado, titulación y características especiales, si es necesario, que deben tener.
8. Relación del mínimo de medios materiales necesarios para poder impartir el curso.

La información anterior parece suficiente para que el módulo pueda ser aprobado por el MEC y la Alta Inspección de la Secretaría General de Pesca Marítima pueda ejercer su labor inspectora, dentro de un marco definido, que garantice una cierta calidad en las enseñanzas marítimo-pesqueras.

Consecuentemente, los centros docentes que pretendan ofrecer un módulo, deberán presentar ante la Administración un Documento Base del mismo que incluya información sobre:

- a) Los contenidos propuestos para cada unidad didáctica de los diferentes bloques temáticos de cada área, los criterios de evaluación y una estimación del tiempo que se espera dedicar a cada unidad.

- b) La distribución y el cuadro horario propuesto.

- c) Relación de los medios materiales con que cuenta el centro para impartir el módulo.

Estructura de la nueva formación y titulaciones pesqueras

La estructura resultante de la reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras y su adecuación al sistema de Enseñanzas Técnico-Profesionales con sus módulos profesionales, sería la que reflejan los cuadros siguientes:

—Cuadro 1. Educación Técnico-Profesional Pesquera. Cubierta.

—Cuadro 2. Educación Técnico-Profesional Pesquera. Máquinas.

—Cuadro 3. Educación Técnico-Profesional Pesquera. Buceo.

Los cuadros son autoexplicativos, sin embargo, es necesario hacer notar que:

- a) No se indican las posibilidades de acceso a los módulos desde el mundo del trabajo ni las de paso de los módulos de nivel 2 a los de nivel 3. Para precisar estos puntos y a fin de establecer un sistema de formación técnico-profesional pesquero homologable a nivel nacional, europeo e internacional, será necesario esperar a la aprobación y desarrollo de la Ley de Reforma de las Enseñanzas Medias.

- b) El acceso a las Certificaciones Profesionales de Nivel 4:

—Capitán de Pesca.
—Mecánico Naval Jefe.
—Buceador Instructor.

Se podrá lograr por dos vías diferentes:

- 1) Universitaria a través una Diplomatura.

- 2) Mediante la superación de un módulo de Formación Específico para cada especialidad. Esta vía sólo podrá ser utilizada por profesionales con certificaciones de Nivel 3.

A cualquier observador de los acontecimientos cotidianos que suponga una catástrofe con pérdidas humanas en cualquier área industrial, marítima, etc., no se le escapará lo que yo vengo a denominar el «Síndrome de Santa Bárbara».

Supongo que los lectores se acordarán de aquello tan popular de «Nos acordamos de Santa Bárbara cuando truena», pues bien, aunque hoy la devoción hacia los santos está un tanto devaluada, la actitud de todos los involucrados en estos accidentes, fruto muchas veces de auténtica falta de previsión y otras por acciones excesivamente audaces o insensatas, define perfectamente este curioso síndrome cuya panorámica es la siguiente:

Tras el accidente, los afectados se lamentan, protestan, exigen, se vierten ríos de tinta con acusaciones cruzadas. Los responsables en la Administración rechazan sus responsabilidades, argumentan a veces medios precarios y también, por supuesto, lamentan los hechos acaecidos.

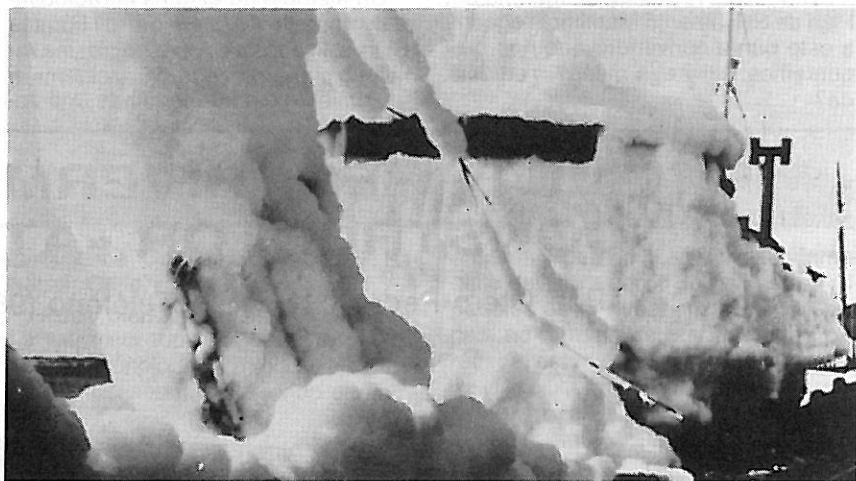
Inmediatamente, todos se ponen de acuerdo en subsanar aquellas deficiencias que propiciaron el accidente; unos dictarán leyes, normas y harán planes para fortalecer y perfeccionar este o aquel sistema, con objeto de prevenir e incluso evitar que se vuelvan a dar las mismas circunstancias causantes de la muerte de una o varias personas; otros, una vez encajado el golpe de desastre, estarán dispuestos a bien recibir cuanto sea decretado por la Administración, aun cuando suponga algún sacrificio o un montón de molestias.

En este punto de la historia, ambas partes, Administración y administrados, son sinceros, están decididos de forma total y absoluta a seguir el camino fijado y llegar a buen fin.

Tras la tempestad vuelve la calma. Aquellos ímpetus, aquellas voluntades y aquella determinación férrea de solucionar el problema de una vez por todas, va perdiendo velocidad y tras unas

La seguridad a bordo, responsabilidad de todos

Por D. GONZALO MUIÑOS GARCIA
Oficial Radioelectrónico



vueltas de biela más, termina por pararse. La locomotora del bien hacer se ha parado en los topes de la vía muerta de la burocracia. Atrás, diluyéndose progresivamente, queda el recuerdo del accidente y sus consecuencias. No hemos aprendido nada.

De pronto, otro accidente similar viene a llenar las páginas de sucesos, el motor de nuevo se pone en marcha, comienza un nuevo ciclo.

Se retoma la intención de seguir en lo que en su día se había quedado, no se sabe porqué, detenido y archivado.

Este cuadro general encaja perfectamente con la problemática de la seguridad a bordo de nuestros buques.

Culpamos a la Administración de que no pone al alcance de los profesionales de la mar los medios necesarios

para la seguridad de los barcos. La Administración reacciona anunciando la puesta en marcha del Plan de Salvamento Marítimo.

Parece ser que a nadie en las «alturas» se le había pasado por la imaginación de que nuestro país tiene costas, mar y barcos.

No se sabe si tendrá que pasar otro u otros crudos inviernos con sus temporales correspondientes, o si será necesario que ocurran muchos más accidentes para que la burocrática máquina consiga de nuevo la suficiente presión para andar a la velocidad requerida por tan grave cuestión.

Otras veces, somos los profesionales de la mar, que de forma inexplicable, contemplamos las inspecciones a que deben ser sometidos los elemen-

COLABORACIONES



tos de seguridad y salvamento de nuestro buque como algo molesto; incluso nos llegamos a felicitar cuando conseguimos engañar de alguna forma al inspector correspondiente, sin pararnos a pensar que los realmente engañados somos nosotros y el resto de la tripulación, que somos los beneficiarios directos de estos elementos.

Como decía antes, la Administración ha anunciado la puesta en marcha del Plan de Salvamento Marítimo; llegados a este punto convendrá que nos preguntemos: salvar ¿a quién?, ¿en dónde?

Esta reflexión tiene su origen en el hecho de que si se piensa dotar a los usuarios de la mar de un sistema moderno y organizado de salvamento mediante sistemas de vigilancia, helicópteros de rescate, remolcadores, etc., todo esto no estará completo si a bordo de los buques no se efectúa de inmediato una modernización de los sistemas.

Un ejemplo de esto es la radiobaliza de socorro. Actualmente los buques están obligados a llevar a bordo una radiobaliza que en caso de accidente o hundimiento del buque, emite una se-

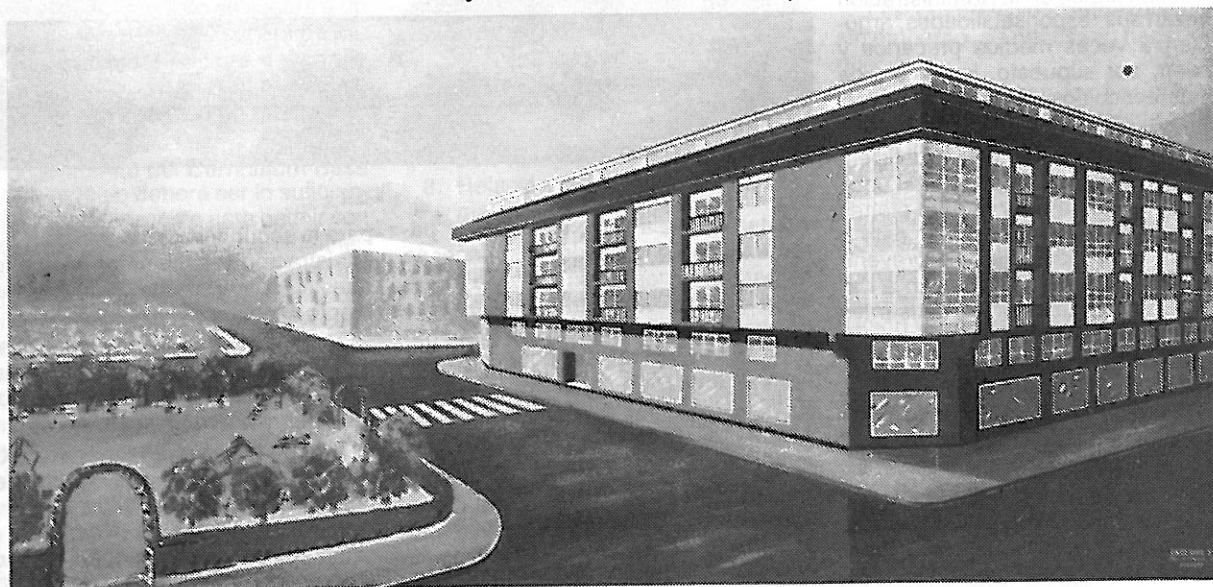
ñal de socorro en la frecuencia de 121,5 Mhz, que es la frecuencia de socorro aeronáutica civil y en 243 Mhz que corresponde a la frecuencia de aviones militares; el indicativo del buque también será radiado en código morse.

Como se ve, este tipo de radiobaliza fue diseñado para que sus señales fueran detectadas por aviones en vuelo que circunstancialmente estuvieran en las inmediaciones del siniestro y dieran la señal de alarma.

Si bien es dudosa esta circunstancia, más dudosa es la capacidad de re-

PROMOTORES «RIVERMIÑO, S. L.» CONSTRUCTOR «ATANES»

Rúa Otero Pedrayo • Teléfono (981) 87 14 74



EN EL CENTRO DE SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
VENTA DE VIVIENDAS - LOCALES COMERCIALES Y PLAZAS DE GARAJE
VISITENOS E INFORMESE: TELEFONOS (981) 84 03 96 - 83 04 15

cibir señales morse por parte de un piloto de aviación, que de ninguna forma es un operador radiotelegrafista.

Las señales emitidas por estas radiobalizas pueden ser captadas por los satélites del sistema Sarsat/Cospas y retransmitirlas a la estación terrena de seguimiento del mencionado sistema.

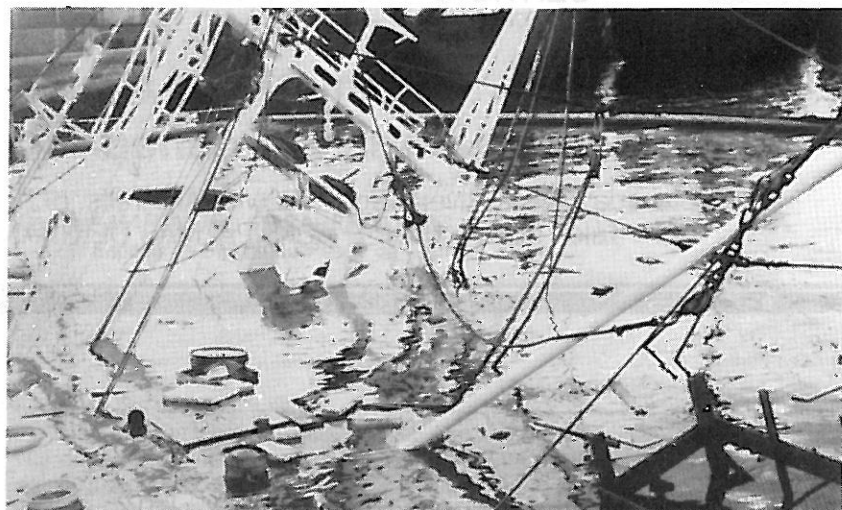
Pero esto solamente será posible si la radiobaliza, el satélite y la estación terrena están «visibles» entre sí simultáneamente, condición que no siempre es factible y en este caso la señal recibida por el satélite se perdería al no ser recibida en ese momento por la estación en tierra.

Precisamente por este grave inconveniente se crearon los satélites de órbita polar que configuran la constelación norteamericana/soviética, denominada Sarsat/Cospas, que trabajan en 406 Mhz. La diferencia de funcionamiento de las radiobalizas de este sistema y las antiguas de 121,5/243 Mhz es notable.

En el supuesto caso de que la radiobaliza Sarsat/Cospas, el satélite y la estación terrena de seguimiento no se encuentren mutuamente visibles, la señal emitida por la baliza será grabada en la memoria especial del satélite y retransmitida por éste a la estación terrena cuando se encuentre al alcance de la misma, por lo que la información no se pierde. Por otra parte, la información con los datos del buque siniestrado se envían a través de un sistema codificado digital.

El satélite tarda 100 minutos en dar una órbita completa y calcula la posición de la radiobaliza con una precisión de una milla náutica. Evidentemente, las ventajas de este sistema con relación al utilizado actualmente por nuestros buques son enormes.

El sistema Sarsat/Cospas fue adoptado al principio por Noruega, Suecia, Finlandia, Reino Unido y Bulgaria, pero después de demostrar su eficacia en materia de localización de siniestros, fue incorporado por Francia, Irlanda,



Dinamarca, Canadá, USA, URSS, Panamá, Chile y Portugal.

Pues bien, todos estos países se han apresurado a adoptar lo que el avance tecnológico pone a su alcance, otros países están siguiendo el ejemplo.

Nosotros, mientras tanto, todavía lo estamos pensando y de momento no es posible presentar a homologación esta radiobaliza que previsiblemente será obligatoria en 1992, año por lo visto, mágico, donde los haya.

En definitiva, si alguien desea instalar a bordo de su buque una radiobaliza Sarsat/Cospas, deberá solicitar el permiso correspondiente que probablemente será concedido, pero sin embargo, no eximirá a dicho buque de la obligación de llevar la radiobaliza de 121,5/243 Mhz, pues es la que «despacha», la que está en los papeles, la que se guarda con mimo para ser presentada en las inspecciones radiomárítimas toda nueva ella y con su placa y certificado de validez (?) impecables. Las autoridades saben que es un elemento ineficaz y obsoleto, pero la ley es la ley.

Mientras tanto la decisión por parte de las autoridades competentes de

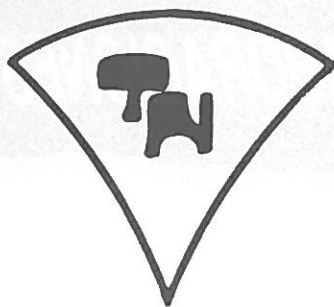
emitir la orden de obligatoriedad inmediata del uso a bordo de los buques españoles de la radiobaliza Sarsat/Cospas, no termina de producirse. Al parecer el estudio de las particularidades de la radiobaliza Sarsat/Cospas para la flota mercante y pesquera española ha tomado el lento camino de los asuntos ordinarios.

Atrás van quedando, increíblemente, hechos como la desaparición de un avión Harrier de la Armada, el accidente de un helicóptero del SVA, el «Nautilus», el «Topoloveni», el «Velasco II», el «Panchita», etc., etc.

Valgan como muestra de todo lo anteriormente comentado, las declaraciones hechas recientemente por el Director General de la Marina Mercante: «El Plan de Salvamento Marítimo estará operativo en cinco años, si se otorgan los créditos presupuestarios necesarios».

Recientemente escuché una patética historia: la viuda de un marinero desaparecido comentaba amargamente que se habían movilizado medios y países para salvar a unas ballenas; terminaba diciendo: ¡Ojalá mi marido fuera una ballena!

¡Vergüenza!



TECNASA

Técnicas Navales, S.A.

- HIDRAULICA - NEUMATICA - INYECCION
- REPUESTOS PARA MOTORES MARINOS
- SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

Explanada Muelle Rivera, Edif. SHOVISPAN. Telfs. (928) 268146-264969
Télex 96421 TNLP-E - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR®

EVITA LAS INCRUSTACIONES
POR ALGAS, MOLUSCOS Y
CRUSTACEOS EN CIRCUITOS
DE AGUA SALADA EN:

- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIF.
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

EFFECTOS NAVALES



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

Juan Rejón, 127
Teléfonos 27 27 27 - 27 23 45

Télex: 95701 - STSL - E
35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Hablan las esposas de los marineros del banco canario-sahariano

Por D.^a MARIA DEL ROSARIO GOMEZ PEREZ
Esposa de Patrón de Pesca de Altura

Después de las experiencias vividas a partir de nuestro compromiso en la lucha por el convenio colectivo del banco canario-sahariano, y ante la oportunidad de poder expresarnos a través de esta revista, nosotras, las mujeres de los marineros, criticamos una vez más la pasividad de nuestros gobernantes ante los problemas tan graves que están viviendo en estos días los hombres del mar y sus familias.

Creemos que es por todos conocida la postura que adoptó la Administración cuando el conflicto de los marineros de la flota de cefalópodos en el banco canario-sahariano por conseguir su primer convenio colectivo. Ante la intransigencia de la patronal ANACEF, los marineros chocaron también con los sindicatos mayoritarios que no apoyaron este convenio a pesar de que los trabajadores votaron democráticamente a favor de él un 88%, es decir, que de cada cien, ochenta y ocho reconocían que ese convenio les daba **muchas mejoras** y, a pesar de ello, los sindicatos mayoritarios UGT y CC.OO. seguían sin apoyar a los trabajadores. Es-

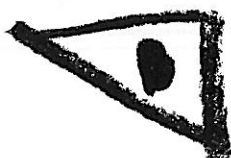
tos señores, que tanto nos hablan a través de la televisión y de otros medios de comunicación, de su lucha por mejorar a la clase obrera, su lucha contra las injusticias y en defensa de los trabajadores, nosotras pensamos que esta defensa se refiere a los trabajadores de tierra adentro, porque a los trabajadores del mar estos señores —igual que otros responsables de pesca— los marginan y contribuyen a que su vida siga siendo una gran esclavitud. Y decimos esto porque, a pesar del tan «cercado» cambio del PSOE, la dura vida de los marineros cambió para peor. Si antes con la dictadura los marineros eran tratados como ciudadanos de segunda categoría, ahora en la democracia los tratan como a tercermundistas.

Si reprochable fue la postura de la Administración con respecto a la huelga que tuvieron que convocar los marineros del banco canario-sahariano, y siendo la única respuesta de los responsables el mandar «cargar» a la policía salvajemente contra unos hombres, trabajadores indefensos que el único delito que habían cometido era el de ser marineros, vivir ausentes de sus hogares durante meses y meses para sacar adelante a sus familias; no menos reprochable fue la actitud de nuestros gobernantes con respecto a los **accidentes marítimos** que por desgracia acontecieron en nuestras costas. No tenemos más que retroceder al

pasado mes de octubre del 89, para acordarnos del «Nautilus», o mejor, de sus cinco tripulantes que siguen en el fondo del mar, porque la forma de rescate que llevaron a cabo las autoridades pertinentes fue vergonzosa. Todos sabemos que los métodos utilizados para rescatar a este pesquero fueron tercermundistas, ya que cuando estaba localizado, no pudieron rescatarse los cadáveres.

Si doloroso fue este suceso, de sangrante podemos calificar lo que aconteció el 17 de diciembre, día de elecciones al Parlamento Gallego. Un barco, el «Velasco II» lanza un SOS durante varias horas pidiendo ayuda; otros dos barcos que navegaban junto a él también piden ayuda para estos once compañeros, pero los responsables en salvamento marítimo no se ponen de acuerdo para salir a socorrerles. Parece ser que hay veintidós organismos competentes para salvamento marítimo, lo malo es que a la hora de salvar a los trabajadores del mar todos son incompetentes. A raíz de esta tragedia no oímos tampoco la voz defensora de los derechos humanos de los sindicatos mayoritarios, con lo que queda más que demostrado que estos «benefactores» no consideran trabajadores a los hombres del mar. Ellos, igual que nuestros mandatarios, se creen que los barcos de pesca están llenos de comodidades como sus yates de lujo, en los

COLABORACIONES



que se embarcan unos cuantos días de relax.

Nuestros maridos no conocen el relax, ni las comodidades a bordo de los pesqueros, sólo conocen la soledad —porque lo único que ven durante varios meses es mar y cielo—, el duro trabajo y la tensión a que se ven sometidos por el acoso de las patrulleras marroquíes que ahora son los piratas del banco canario-sahariano.

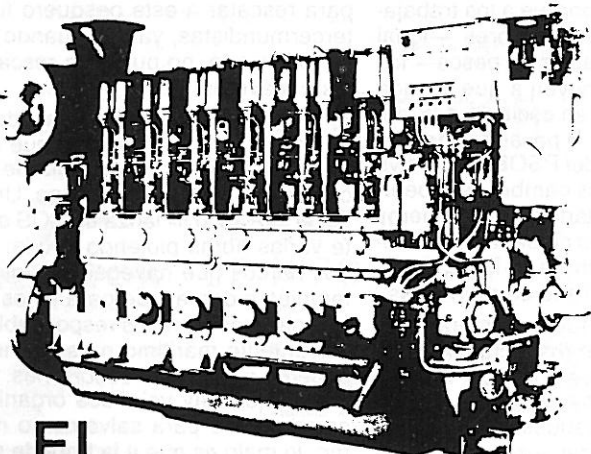
Vivimos estos días las protestas que llevaron a cabo los pescadores andaluces, apoyados también por pescadores gallegos que faenan en el mismo caladero. Todos sabemos de la brutal y salvaje «carga» policial que se llevó a cabo en el puerto de Málaga desde las fragatas de la Armada. Nosotras,

esposas de marineros, creemos que los barcos de la Armada y los helicópteros deber ser más eficaces cuando se trata de salvar vidas humanas, padres de familia, trabajadores del mar, y no utilizarlos para «atropellar» y abusar de unos hombres que lo único que hacen es manifestarse para pedir justicia, y la Administración les responde tratándolos peor que a criminales. Que pase esto en las cercanías del año 2000 es inconcebible, no nos extraña que se dijera en un tiempo atrás que Europa terminaba en los Pirineos, porque esto ya parece Africa, la explotación es parecida, solamente diferimos en el color.

Todavía son pocas las personas mentalizadas con los problemas que viven los hombres del mar. Hay quien dice que «los marineros tienen lo que se

merecen»; nosotros pensamos que merecen mucho más de lo que tienen, como también sabemos que son débiles a causa de la lejanía y la dispersión. Por eso nosotras, sus esposas, estaremos siempre apoyándolos en sus protestas y reivindicaciones; exigiendo de la Administración mejores condiciones de trabajo, más seguridad en los barcos, más eficacia en los medios de salvamento y que nuestros «emperadores» se tomen más en serio los problemas de los hombres del mar; son españoles y pagan sus impuestos como cualquier obrero que goza de muchos más privilegios que ellos. Porque los marineros son un cúmulo de injusticias, no son delincuentes, como mucho, son esclavos.

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

OFICINA:

Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO



Radio Exterior de España, una voz en los siete mares

Por D. ISMAEL GONZALEZ PELLICER
Periodista y Director del programa radiofónico
«Españoles en la mar», de R.N.E.

Diariamente, excepto los domingos, a las 16,05 (hora oficial peninsular) y con una duración de cincuenta minutos, salta a las ondas una sintonía que ya es familiar entre las tripulaciones que se integran en la flota del Estado español cuyos barcos surcan los siete mares. En general, la revista radiofónica «Españoles en la mar» va dirigida a todo el amplio colectivo de marinos de la Mercante y pescadores sin excepción (bajura, altura y gran altura —flota congeladora y bacaladera—), en cuyas unidades desarrollan su tarea profesional, no siempre en las mejores condiciones, varios millares de marinos entre gallegos, vascos, asturianos, cántabros, andaluces, canarios y de otras Comunidades. Lógicamente, también son destinatarios del programa otros muchos marinos que por diversas circunstancias se hallan enrolados en barcos de flotas extranjeras o tienen su «modus vivendi» a bordo de las plataformas dedicadas a la extracción de gas o de petróleo.

«Españoles en la mar», huyendo siempre de sensacionalismos y de la explotación sensiblera de viudas y

huérfanos de marinos, tiene como objetivo primordial informar puntualmente (es un auténtico diario hablado sobre la realidad del sector) de los temas de actualidad que se generan en el mundo marítimo y pesquero, incluyendo además temas de divulgación médica, coloquios sobre Seguridad Social, acuerdos pesqueros internacionales, reconversión de la flota, planes de seguridad y rescate en el mar, convenios sectoriales, sanidad y formación profesional. También se emiten reportajes y entrevistas destinados a dar a conocer aquellos aspectos interesantes y humanos de ciudadanos españoles que destacan en actividades literarias, científicas, artísticas, deportivas o culinarias.

Pero, «Españoles en la mar» es más que una sintonía, que un diario-hablado sobre las «cosas» del mar. Es, además y sobre todo, una especie de cordón umbilical, un nexo fuerte entre el oyente (en este caso el marino) y su patria, sus pueblos, sus gentes, sus hogares. Y esto es así porque uno de los principales apartados o secciones del programa son los «mensajes». Mensajes que graban con su propia voz familiares de marinos para que éstos, gracias a la magia de la radio, puedan escucharlos y hasta emocionarse cuando surcan las aguas del Golfo Pérsico, del Atlántico o del Pacífico, o mientras faenan en los distintos caladeros de Terranova, Malvinas, Suráfrica, Namibia o Seychelles. Y confieso que esta sección, la de los «mensajes», es una de las que más satisfacen a quienes integramos el equipo técnico y de redacción del programa. Porque es bonito oír

frases sencillas, a veces emocionadas, que dan cuenta de un nacimiento, de un aniversario, de la solución de un problema. Oír: «Cuidate mucho, amor. Buena pesca. Que vuelvas pronto»; «La niña ha aprobado la evaluación del trimestre»; «Dime cuándo vienes, para preparar la Primera Comunión de Moncho», etc. Frases de esposas, hijos o novias que mandan besos y abrazos, lo mismo en castellano que en gallego o en euskera, etc. Y esta sección es así, tan gratificante, porque sabemos que en la inmensa soledad del mar, en puntos remotos, muchos hombres sienten el aliento, el calor de los suyos.

Los contenidos del programa se completan con la información meteorológica y con la inclusión de algunos temas («Otras noticias», los llamamos) frívolos, curiosos y humanos que raramente alcanzan titulares de portada en la prensa diaria o en las cabeceras de diarios hablados o informativos de televisión.

Se emiten también tres musicales, algunos a petición de los propios marinos que así nos lo indican por medio de cartas o tarjetas postales a través de las cuales también opinan sobre los contenidos y otros aspectos relacionados con el programa. Aunque sólo fuera por esto merecería la pena la emisión de «Españoles en la mar».

Este programa que se elabora diariamente desde los estudios de Radio Nacional de España en San Sebastián, tiene una edición semanal (los sábados), desde el Centro Emisor del Atlántico en Santa Cruz de Tenerife.



SE POTENCIARA EL A PESQUEROS A LA ADM

El Conselleiro de Pesca, don Enrique López Veiga nació en La Coruña el 1 de febrero de 1947. Es doctor en Biológicas y licenciado en Económicas. Trabajó en investigaciones pesqueras y en labores de investigación siete años. Desempeñó los cargos de Gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, y fue Jefe de la División de Estructuras Pesqueras de la CEE en Bruselas.

Enrique López Veiga llegó a su despacho de San Caetano rodeado de un sambenito que muy pronto se encargó de desmentir. Había quien decía que al Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia lo habían sentado en su sillón los grandes armadores de Vigo. Su procedencia, la gerencia de la Cooperativa de Armadores de la ciudad olívica, arrojaba el rumor, pero sus primeras comparecencias públicas le depararon un auténtico arranque de reactor: tono enérgico, discurso técnico, desinhibido, novedoso... cualquiera diría que deseaba coger, desde el primer día, el toro por los cuernos. El tiempo dirá si las primeras impresiones han valido la pena.

Hace falta un esfuerzo para dotar a las Escuelas Náutico-Pesqueras de material actualizado.

—Intuímos que el asunto de la enseñanza es un tema que le preocupa en plena reforma del sistema. ¿Tiene ya la Consellería algún plan concreto para llevar a cabo?

—Todavía no conocemos las propuestas sobre el tema que tiene la Administración central. Sabemos que hay algo, pero todavía no han puesto la información a disposición de las Comunidades Autónomas, lo cual es una lástima. Por eso aquí no tenemos aún un posicionamiento firme.

De lo que sí he tenido tiempo ha sido de ver la situación actual de las instalaciones de las Escuelas Náutico-Pesqueras, y ahí sí que hace falta un esfuerzo para dotarlas de material actualizado. Hemos pedido a las casas suministradoras diversos efectos, como motores para prác-

Nuestras Escuelas debieran ser las mejores de Europa.

ticas, que los tiene muy anticuados. Nos dirigimos a los suministradores de instrumentos mecánicos y electrónicos por si quisieran hacer alguna donación para agilizar la dotación de las Escuelas, porque de momento estamos utilizando unos presupuestos que no son nuestros.

Con los nuevos presupuestos del año próximo pretendemos realizar una reforma en profundidad para ponerlas donde tienen que estar: nuestras Escuelas debieran ser las mejores de Europa, y todavía no lo son.

—Uno de los problemas del anterior Conselleiro fue el de la Escuela de Ribeira, que puso de actualidad las fórmulas para la creación de los centros educativos y su planificación. ¿Tienen ustedes ya algún criterio al respecto?

—En lo concerniente a lo de Ribeira va a ser difícil volverse atrás, y cuando hay tomada una decisión, lo que hay que hacer es ejecutarla lo mejor posible. Por tanto, en Ribeira hay que hacer una Escuela como Dios manda.

Por otra parte, es cierto que todavía no tenemos diseñado un plan de especialización, pero sí hemos pensado las líneas maestras de lo que vamos a hacer: Ha de crearse una especialización que no existe, la de tecnología pesquera, a medio camino entre la pesca y la ingeniería, debido a la demanda evidente de técnicos medios que trabajen tanto a bordo como en tierra. Esa es una idea de empezar este año con una escuela de nueva especialidad.

ACCESO DE LOS NAUTICO- ADMINISTRACION

Sobre la figura del Alumno Náutico-Pesquero tenemos prevista esta especie de MIR Marítimo.

También nos proponemos potenciar otra especialidad Náutico-Pesquera como es la acuicultura, para lo que estamos empezando a funcionar con el proyecto de la Illa de Arousa. Será el tiempo quien dé la tónica de hacia donde van a ir las especialidades. Por ejemplo, existe la idea de que la Escuela de Ferrol se vaya especializando en seguridad y salvamento, para lo que se creará una aula especializada, ya que hay una enorme falta de preparación entre los profesionales.

«En el Salvamento Marítimo la Xunta no quiere protagonismo, pondremos nuestros medios a disposición de los encargados de la coordinación del mismo».

—La reforma de la enseñanza traerá consigo la creación de la figura del Alumno Náutico-Pesquero que en otras Comunidades ya se ha instituido. ¿Va a hacer algo su departamento en este sentido?

—Nos encontramos un poco a la espera, pero sí que tenemos prevista esta especie de MIR Marítimo. Pero no queremos dar muchos pasos, ya que es el Estado quien ha de marcar la pauta. Es un sistema lógico, experimentado en otros países y que da buenos resultados. Lo que no entiendo es por qué la Administración central no facilita información, sobre todo teniendo en cuenta que los técnicos autonómicos son los que en todo momento van a estar en contacto con las Escuelas.

Hay en los planes de Madrid una especie de secretismo que bajo ningún concepto aprobaríamos. En la Xunta de Galicia no consta información alguna de las reuniones que se mantienen sobre la reforma de la enseñanza.

—El acceso de los Náutico-Pesqueros a la Administración es de lo que se habla cuando se trata de la profesionalización de los asuntos pesqueros públicos. La Xunta mantenía una postura absolutamente cerrada en este capítulo. ¿Cuáles son sus planes al respecto?

—Vamos a dar un giro radical, sobre todo porque no comprendemos por qué se ha excluido a los Náutico-Pesqueros de estos trabajos en los que son especialistas, aunque hubieran de recibir una formación adicional complementaria. No sólo puedo decirle que con este Gobierno no va a ocurrir eso. Antes al contrario, se potenciará el acceso de los Náutico-Pesqueros a la Administración.

—La situación actual de las Cofradías de Pescadores no se adapta a la nueva Legislación Comunitaria. ¿Qué medidas se tomarán para paliar esta situación?

—Sé que existe preocupación entre las Cofradías, pero hemos de ceñirnos a lo que hay: un Tratado de Adhesión que no nos gusta, pero que está ahí. Lo que no hay

Vamos a encargar un estudio sobre la situación en el ordenamiento jurídico general de los apresamientos.



que hacer es convertir en una obsesión la idea de la Organización de Productores. El hacer funcionar los organismos que tenemos debe ser nuestra única obsesión. Nuestra postura va a ser que cada una se constituya como lo desee, siempre bajo el criterio de que preferimos una Cofradía que funcione a una Organización de Productores que no funcione.

—La seguridad y el salvamento son temas que preocupan mucho al mundo marítimo, y el sector público no siempre está a la altura de ese interés. Particularizando en Galicia, ¿qué piensa hacer la Consellería en este campo?

—El salvamento es un tema prioritario no sólo para el Conselleiro, sino también para el Presidente, que me lo ha encargado de una manera muy especial. No quiero adelantar mucho, pero vamos a hacer varias cosas que de momento están en estudio. Vamos a tomar una serie de medidas que pasarán por un par de helicópteros para complementar el servicio del SAR, y puede que pongamos algún otro servicio para reforzar el existente. Pero siempre

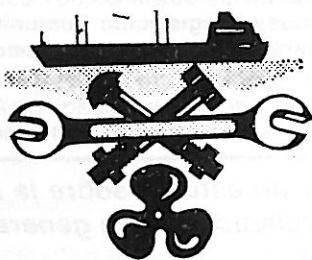
La Ley del Ordenación del sector marisque-ro saldrá en el 91 y contemplará la profesionalización del sector.

bajo una consigna clara: la Xunta de Galicia no quiere protagonizar nada. Los medios de los que dispongamos van a ponerse siempre a las órdenes de quienes sean los encargados de coordinar el sistema de salvamento marítimo. Lo que hagamos será únicamente cooperar con medios materiales.

Por otra parte, la Xunta tiene unos 17 barcos de vigilancia que en un momento dado pueden hacer labores concretas de salvamento. Ahora mismo, por ejemplo, no tenemos forma de saber dónde se encuentran esos barcos, pero tenemos planes para conectar rápidamente esa flotilla, y dotarlos de radios, equipos de salvamento, aunque sólo sea para realizar una labor subsidiaria, pero no inestimable. Otro aspecto en este campo es el de la educación, la preparación de la flota. El aula de salvamento irá

TALLERES DE LA GUARDIA

EMPRESA: ANTONIO DE LA GUARDIA



REPARACION DE MOTORES DE EXPLOSION Y DIESEL
AJUSTE Y MECANICA EN GENERAL
TRABAJOS EN TORNO
SOLDADURA ELÉCTRICA Y AUTOGENA
CALDERERIA
TRABAJOS NAVALES

adelante. Tenemos también la idea de aumentar las pólizas de seguros de los tripulantes, pero esas son medidas a posteriori.

—La integración en la CEE y la actividad negociadora de España a la hora de firmar el Tratado de Adhesión trajeron como consecuencia para el sector pesquero una crisis tremenda que ahora está empezando a dar sus frutos. ¿Qué piensan las nuevas autoridades gallegas acerca del particular?

—Yo siempre he dicho que el Tratado no fue muy bueno. Castigó bastante al sector pesquero gallego, el tiempo lo está diciendo. No está favoreciendo al mejor funcionamiento de la pesca y puede suponer incluso una traba. También tiene alguna ventaja, ya que un Tratado con otros países firmado por la CEE tiene una mayor fuerza que si lo firmara un solo armador o un país. Es cierto que lo que ha sido es una losa para restar competitividad frente a otros países. Suele decirse que fue una buena negociación de los 10, pero no de España. Lo único que podemos hacer ahora es aprovechar las puertas abiertas que nos deja el Tratado para intentar favorecerlos.

Ahora, esperamos que el ministro Romero se avenga a dialogar con nosotros, como hemos solicitado. Nuestras críticas a Madrid han sido durísimas y creemos que ya es hora de que salga de su encierro en la torre de marfil en la que se encuentra. Pero ha de darse cuenta de que con esa postura está perjudicando unos intereses que no tiene derecho a perjudicar.

Vamos a dar un giro radical, sobre todo porque no comprendemos por qué se ha excluido a los Náutico-Pesqueros de estos trabajos en los que son especialistas, aunque hubieran de recibir una información adicional complementaria. No sólo puedo decirle que con este Gobierno no va a ocurrir eso. Antes al contrario, se potenciará el acceso de los Náutico-Pesqueros a la Administración.

—Cuando se habla de la deshumanización de la flota, parece que se está hablando de un tópico. Pero usted sabe que no lo es.

—La vida del mar es difícil. No podemos hacer barcos como los de hace 20 años. En los grandes congeladores ya se ha conseguido un ambiente más o menos agradable, pero en el resto de las embarcaciones hay unas condiciones de vida que no son las adecuadas. Tenemos que relanzar la flota y, decididamente, renovarla. Si cómodos

Yo siempre he dicho que el Tratado de pesca con la CEE no fue muy bueno y castigó bastante al sector pesquero gallego. También tiene alguna ventaja, ya que un Tratado con otros países firmado por la CEE tiene mayor fuerza que si lo firma un solo armador o país.

nunca van a ser los barcos, hay que sacrificar potencia y espacio en beneficio del confort de los trabajadores.

—Los continuos apresamientos son otro de los temas que periódicamente llaman la atención del sector. Pese a no tener competencias en política internacional, ¿se ha planteado la Xunta hacer algo en esa área de trabajo?

—Claro que sí. Vamos a encargar un estudio sobre la situación en el ordenamiento jurídico general de los apresamientos. Eso será la base sobre la que se puede formar en la Universidad gallega un cuerpo de juristas especializados para que la Xunta pudiera prestar asesoramiento en los procesos que se siguen por apresamientos, en apoyo de los abogados del país en cuestión.

La vida del mar es difícil. No podemos hacer barcos como los de hace 20 años, en los grandes congeladores ya se ha conseguido un ambiente más o menos agradable, pero en el resto de las embarcaciones hay unas condiciones de vida que no son las adecuadas.

—La pesca en aguas interiores es de exclusiva competencia autonómica. ¿Cuáles son las líneas básicas de su programa?

—En cuanto a la acuicultura, hay que tratar de fomentar todas aquellas industrias que aporten algo nuevo, sobre todo las que no tienen una clara competencia en el mercado internacional. Por otra parte, tenemos la Ley de Ordenación del sector marisquero. Saldrá en el 91, y contemplará la profesionalización del sector a partir de la revisión de la situación de los carnets de mariscador y su excesivo número, que está entorpeciendo las labores.

Por otra parte, la vigilancia será otro de los puntos claves. Igualmente la lucha contra el furtivismo y contra la comercialización de especies no permitidas... A pesar de eso, hay que mejorar las infraestructuras productivas en los puntos de desembarco, lonjas, manipulación y búsqueda de valor añadido, y trata de que el sector pesquero gallego conquiste el segmento de calidad de mercado que debe tener.



Conflicto pesquero

Por D. RAFAEL MONTOYA JOYA

Presidente de la Interfederativa Andaluza
de Cofradías de Pescadores
Patrón Mayor de la Cofradía de Algeciras

Todo comienza el día 13 de febrero cuando recibimos de la Secretaría General de Pesca Marítima la noticia de que los marroquíes aumentaban sus multas en un 1.000% a los barcos que capturaran dentro de la zona prohibida.

El día 14, previo comunicado de la Interfederativa Andaluza de Cofradías al señor Loira, Secretario General de Pesca, anunciándole la visita en Madrid ese día, de 8 ó 10 personas, fuimos recibidos por cuatro coches de la Policía Nacional.

Sólo pedíamos el dinero atrasado del paro biológico de febrero del año 1989. La subvención que se les dio a los pescadores el mismo año, que la diesen también este año. La exoneración de las cuotas de la Seguridad Social como en 1988 y sobre todo un árbitro, llámese como se llame, para garantizarnos una seguridad en la mar a los que pescamos fuera de millas.

Todas nuestras peticiones fueron rechazadas, unas por unas causas y otras alegando que Marruecos era un país soberano y puede hacer lo que quiera con sus leyes.

Después de varias reuniones más y visto que era imposible conseguir nada por la vía del diálogo, —los pescadores de Algeciras y otros puertos andaluces— optamos por impedir el paso del pescado que venía de Marruecos para España o para la CEE por la aduana de Algeciras, Málaga o Almería.

Después de tres días de retención del pescado en la aduana vinieron los «antidisturbios» y a fuerza de pelotazos, bolas de humo y porrazos, y pedradas por parte de los pescadores (una batalla campal), pudieron salir nueve camiones cargados de pescado, escoltados en «fila india». Dos días después se bloquearon los puertos para toda clase mercancías, pero treinta y seis horas después volvieron a la carga los «antidisturbios» (Guardia Civil y Policía Nacional mandados de otros puntos de España).

Esta vez la batalla fue más violenta, hubo barricadas, quema de ruedas y de todo lo que había a mano.

En ambas batallas hubo heridos; esta vez las fuerzas del orden entraron en el mercado de abastos tirando pelotazos y humo indiscriminadamente a toda la población que no tenía nada que ver con el tema.

El puerto quedó bloqueado, pero por las fuerzas públicas. Daba la impresión de que Algeciras estaba tomada militarmente.

El día 2 de marzo y en un descuido

por sorpresa los pescadores pudieron embarcarse en sus barcos y bloquear el puerto de Algeciras.

Por aquí no pasaba ni un alfiler, los barcos salieron sin comida, y se bloqueó toda la costa para que nadie pudiera surtir de comida a los pescadores.

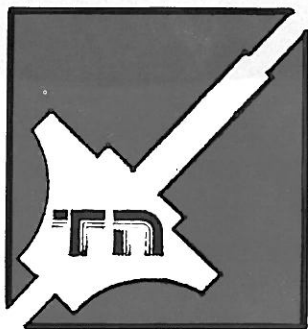
Fue Gibraltar la que dio ayuda a estos pescadores. A los curas se les prohibió que pasaran pan y sólo la Cruz Roja pasaba medicinas.

En este bloqueo murió Antolín Lomba, un gallego de La Guardia. Los barcos soportaron vientos de cien kilómetros por hora. Tanto en la mar como en tierra hubo mucha tensión. No se llegó a desbloquear por la fuerza porque las autoridades sabían que todo el pueblo de Algeciras estaba con los pescadores, como así se demostró en dos manifestaciones de ocho a diez mil personas.

Por fin el día 13 y coincidiendo con la huelga general, donde se cerró todo, se desbloqueó el puerto previa retirada de las fuerzas públicas.

Los barcos dieron una vuelta por Gibraltar y con sirenas y pitos agradecieron a los gibraltareños la ayuda prestada. Ya de regreso al puerto de Algeciras se tiró una corona de flores y manojos de claveles donde falleció Antolín.

La llegada al puerto de Algeciras fue apoteósica. Todo Algeciras y su comarca se volcó con sus pescadores en medio de palmas, vítores, gritos e histeria de algunas mujeres.



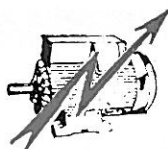
TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

SERVICIO TURBOCOMPRESORES

Equilibrados estáticos y dinámicos

Soldaduras especiales.

Cayetana Manrique, 14. Teléfonos 27 46 74 - 27 49 28
35010 LAS PALMAS DE G. CANARIA



I.R.C.E., S. A.

INSTALACIONES - REPARACIONES - CONSTRUCCIONES - ELECTRICAS, S. A.

- Reparación de motores, alternadores y dinamos
- Reparación de instalaciones industriales y navales
- Instalaciones eléctricas en general, alta y baja tensión
- Especialidad en sistemas electrónicos
- Proyectos
- Estudios de mantenimiento

Vial V - Parcela 72 (El Cebadal)
Teléfonos 27 83 13 - 27 84 07

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

COLABORACIONES

El día 16 reina relativa calma, los barcos no salen a la mar hasta que no terminen las conversaciones CEE-Marruecos y se pueda conseguir algo.

Tenemos que decir que los pescadores hubiesen desbloqueado antes, con un simple telegrama de Carlos Romero ratificando lo que dijo en Televisión Española días antes, los barcos están en puerto sin hacerse a la mar en espera de los acuerdos de Rabat.

Por Algeciras desfilan toda clase de partidos políticos, desde Herri Batasuna hasta Falange. Estamos metidos en una vorágine. Algeciras es el ojo del huracán.

Miércoles, día 21 de marzo. Asistimos en Madrid en la Secretaría General de Pesca, a una charla explicativa

del señor Ministro, Carlos Romero. Este nos contó las «excelencias» del acuerdo, donde no había tales acuerdos.

Fueron sólo aclaraciones de buenas intenciones por parte marroquí. Nosotros demostramos nuestra disconformidad.

En cierta manera nos fiábamos del gobierno aluita, pero no de sus lanchas patrulleras.

Jueves, día 22 marzo. Por la tarde hicimos asamblea en todos los puertos andaluces. Por fin dimos un voto de confianza a esas «buenas intenciones» y decidimos hacernos a la mar, previa condición de que si un barco pesquero es capturado fuera de millas (12) regresaríamos a puerto para volver a bloquear.

El día 26 de marzo no ha habido ningún incidente, confiamos que no los haya en el futuro.

Reiteramos que ha sido un nuevo «gol» que nos han metido nuestros vecinos. Las cosas siguen igual.

Podríamos aplicar el refrán «No es tronco, que es palo».

Tenemos que decir que la Comisión Mixta se reunió en Rabat, porque así lo quiso el sector pesquero andaluz, con esas medidas de presión que no son deseables para nadie.

Está visto que en este país de nuestras entretelas nos «va la marcha». Esperemos que nuestros gobernantes se lo piensen dos veces y atiendan nuestras justas demandas.



TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L.

REPARACIONES DE BUQUES Y MECANICA EN GENERAL

Juan Rejón, 94 - Teléfono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)



La ordenación pesquera que viene

Por PESCADOR

El día 22 de febrero pasado, leíamos en la prensa la noticia de que el Presidente de la Xunta de Galicia don Manuel Fraga, hacía públicas cincuenta y ocho prioridades que su gobierno pondrá en marcha en el presente año.

Entre estas prioridades, hay algunas que afectarán a las actividades que se ejercen sobre el agua salada, y que son las siguientes: Un plan de renovación de la flota pesquera gallega para el cuatrienio de 1990/1993. Otro sobre acuicultura. Otro de apoyo a la transformación y comercialización de las capturas de la flota y de la producción de los cultivos marinos. También se aprobará un plan de apoyo a las organizaciones de productores y cofradías de pescadores, organismos que por sus cometidos se ubican en los medios salobres. Complementando estos proyectos, estudiarán un plan de ordenación de los caladeros de la plataforma gallega. Además enviarán al Parlamento un proyecto de Ley de Sanciones en materia de Pesca.

Lo que no dice la prensa, es si el señor Fraga se refiere al Parlamento del Estado o al Parlamento Gallego. Si se refiere al Parlamento Gallego, tendremos que estar atentos para ver el protagonismo de los hombres del Presidente, para poner en práctica el Apartado 2 del artículo 148 de la Constitución que dice aquello de: «Transcurridos cinco años, y mediante la reforma de los Estatutos, las Comunidades Autónomas podrán ampliar sucesivamente sus competencias, dentro del marco establecido en el artículo 149».

De momento, el Gobierno gallego solamente tiene competencias sobre la pesca en aguas interiores, el marisqueo, la acuicultura, la caza y la pesca fluvial. Aunque las aguas interiores de Galicia son las más extensas del litoral español, todavía recordamos las palabras del Presidente de la Xunta antes de que sufriera el «abordaje de los felones» y sus asociados, cuando en su primer mandato suprimió la Con-

sellería de Pesca: «Suprimimos esta Consellería porque en cuanto se entra en el mar, al llegar el agua a las rodillas, deja de tener competencias el Gobierno gallego».

Después de su segunda botadura, la Consellería de Pesca fue comandada por un ingeniero naval de Vigo, un ingeniero de caminos de La Coruña, y después del abordaje (perdón, moción de censura), por un arquitecto de Orense. Ahora por fin el señor Fraga pone en su puente de mando a un biólogo-economista especialista en pesquerías. Nos atrevemos a decir que, uno de los hombres más enterados de la problemática que ha condicionado en estos tiempos modernos la explotación de los recursos pesqueros en los principales caladeros del Atlántico. Sobre todo, de la anárquica explotación de los caladeros próximos a nuestras costas.

Sabemos que la visión que tienen los pescadores del litoral gallego del nuevo Conselleiro, es la de un hombre experto en los problemas de las flotas de altura y gran altura, a las que estuvo vinculado antes de su anterior cargo en Bruselas. Por ello, algunos grupos de presión dentro del sector «artesanal», y algún medio de información monográfico de pesca manifestaban públicamente otras preferencias.

De momento, López Veiga no ha tenido el menor reparo en expresar su opinión sobre el manifiesto desinterés del Gobierno de Madrid por el sector pesquero español, al haberlo integrado a precio de liquidación en la CEE. Por eso sus opiniones nos merecen la mayor credibilidad, por su condición de

experto y de alto funcionario de aquel organismo.

Por ello, el ministro señor Romero y su segundo de a bordo el señor Loira Rúa, al frente de la Secretaría de Pesca tendrán que estar atentos a los vientos pesqueros —más que vientos, temporales— que desde el NW peninsular soplarán hacia la meseta. Lo harán en defensa de las soluciones más idóneas, y de las reformas o reconversión que necesita la flota gallega. Flota que se compone de unas 5.500 embarcaciones con alrededor de 260.000 TRB, 760.000 HP y unos 31.000 hombres embarcados, según las estadísticas más o menos fiables que consultamos.

Por ahora las competencias de la Consellería de Pesca están un poco más abajo del nivel que marcaba en su tiempo el Presidente Fernández Albor, si comparamos éstas con la importancia que para Galicia tiene la pesca. Por ello, no debería causar extrañeza que el señor Fraga permita a López Veiga incrementar el número de direcciones generales de su Consellería, en contra de sus promesas de reducir el número de altos cargos.

Si con estos refuerzos administrativos no son capaces de arrancarle a los de Madrid más competencias sobre la pesca, la nueva Dirección General será solamente un saludo a la afición y seguirá limitando hacia el mar con las líneas rectas imaginarias que unen los puntos más salientes de la costa, que están a menos distancia de 24 millas.

De momento, confiamos en el hombre que en tiempos pasados, desde el

COLABORACIONES

Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo participaba en interesantes trabajos, que esperamos no haya olvidado y que vamos a recordar aquí ahora.

En un estudio realizado por los investigadores E. C. López Veiga, A. Vázquez, E. Labarta, J. M. Alonso-Allende, J. R. Fuertes, G. Pérez-Gándaras y J. Tourón, sobre la pesquería de la merluza en Galicia, su resumen entre otras cosas dice:

«El rango de posibles valores para el rendimiento máximo sostenido en la merluza va desde 55.000 hasta 228.000 toneladas métricas anuales. El valor que pudiera ajustarse más a la realidad, estaría entre 55.000 y 100.000 toneladas métricas anuales, teniendo en cuenta que corresponden a los valores más probables de M/K para la merluza europea, lo que supondría por lo menos, unas ocho veces las capturas actuales.

»Para tasas de explotación elevadas (mayores o iguales a 0.40), aplicando

un aumento del tamaño de las mallas en los copos de hasta 100 m/m. de abertura, aumentaría el rendimiento anual de la pesquería de merluza a largo plazo. Sin embargo, como una primera medida y vistas las repercusiones sobre otras especies, creemos que un tamaño único de la malla de 60 m/m. de abertura para todos los artes de arrastre tendría un efecto beneficioso a corto plazo sobre la pesquería, y dicho tamaño mínimo de malla debería implantarse en el plazo más breve de tiempo posible en la pesquería de arrastre en Galicia. Una veda transitoria sobre las zonas de mayor concentración de juveniles de esta especie podría facilitar la implantación de tal medida».

El señor López Veiga conoce muy bien el «Libro Verde» sobre las capturas de peces pequeños en aguas de la CEE. Y también sabe que en el Mar del Norte para pescar al arrastre de vara en la franja costera de 12 millas, los buques deben tener un máximo de 75

TRB, no más de 300 HP y emplear redes de 80 m/m. de malla. De momento, aquí nos regimos por los reglamentos con que el señor González Laxe pretendió la Ordenación Pesquera del Estado. Estas normas dicen que en nuestras costas para dedicarse a la pesca de arrastre los buques deben tener más de 100 TRB, y los de menos de 500 CV pueden usar redes de mallas de 40 m/m. en los copos.

Si el hombre con más peso físico y profesional de todos los conselleiros que tuvo la Xunta al frente de la Pesca, es capaz de variar estos reglamentos, los pescadores de hoy y los de mañana, se lo agradecerán. Sino, le dirán aquello que decía en el cuento mi paisano «Joselín», cuando el pescador perseguido por el guardia entró en el mar, y desde allí, con el «agua por encima de las rodillas», dijo aquello de: «Esta non é a túa jurisdicción. Esta é a jurisdicción do señor menistro das patacas, e eiquí, calquer sardiña manda mais que ti».



SUMINISTROS NAVALES SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



Hace poco tiempo, llamó mi atención un artículo aparecido en un suplemento de ciencia de un conocido diario de gran tirada.

Trataba este artículo del buque polar español y los titulares eran: «El barco polar español listo para la botadura». «El buque oceanográfico ha costado 9.000 millones de pesetas y podrá romper hielos de 40 centímetros de espesor».

El artículo sobre el «Hespérides», nombre de este buque polar tiene varios párrafos que merece la pena reproducir y meditar sobre ellos.

«El barco no estará equipado para efectuar trabajos de investigación pesquera, como hubiera deseado el Instituto Español de Oceanografía (IEO). El subdirector de este organismo, Alvaro Fernández, considera que existen otros barcos para hacer campañas de investigación pesquera».

«También podrá llevar a cabo trabajos de índole militar ya que su tripulación, compuesta por 40 personas, pertenecerá íntegramente a la Armada».

«El buque ya está concebido aunque no sabemos cómo resultará. De todas formas un buque de estas características es demasiado barco para que realice tareas pesqueras».

«El IEO no dispone en estos momentos de un buque adecuado que pueda emprender campañas de investigación pesquera de gran envergadura, ya que el «Cornide de Saavedra» siniestrado el pasado año en un muelle del puerto de Vigo, se encuentra aún en dique seco. Este buque podría volver a ser operativo después del verano según fuentes del IEO, aunque en un principio se pensó que estaría en proceso de reparación durante todo 1990. Las dos últimas campañas pesqueras que ha organizado este Instituto, una en Canadá y otra en Galicia, se hicieron con sendos barcos alquilados a Francia y a Portugal».

Párrafos éstos que tienen mucha miga, las cosas se ven según el color del

Investigación: El empleo de los dineros

Por D. ANTONIO GUTIERREZ MARTINEZ
Capitán de Pesca

cristal con que se miran, y el color del cristal con que se mira este barco está oscurecido por una flota parada, un montón de compañeros en paro, y una crisis pesquera de la cual tiene su parte de culpa la falta de una investigación pesquera española que esté a la altura de la flota que tenemos.

Yo no entro ni salgo en que el barco polar sea más o menos efectivo, a mí lo que me da que pensar es que se gasten 9.000 millones de pesetas en un barco de investigación polar y no se gasten los aproximadamente 4.000 millones que valdría una flotilla de buques de investigación pesquera, que nos permitiría estar posicionados a nivel internacional en un plano de igualdad en cuanto a investigación con países que en muchos casos tienen flotas de pesca muy inferiores a la nuestra.

Sobre los comentarios del señor Alvaro Fernández, subdirector del Instituto Español de Oceanografía, habría mucha polémica que plantear, pero en

el comentario de que el buque polar es mucho barco para hacer campañas pesqueras le doy la razón, aunque más valdría tener ese que ninguno como es el caso, o alquilar barcos a países extranjeros. Y que no me hable de los barquitos de investigación que tiene el IEO, porque lo invitaría a publicar en esta revista el número de barcos que tienen, características de ellos y lo que es más delicado, el número de días que trabajó cada uno de ellos en el pasado año.

Irrita el estilo faraónico de este tipo de proyectos, con comentarios de que tan solo los soviéticos y los norteamericanos poseen barcos de esta clase de tamaño superior. Somos los más grandes de los pequeños, quieren decir los científicos-políticos sacando el pecho, y sólo nos dedicamos a los grandes problemas que tiene planteados España en la Antártida, la investigación pesquera es cosa de segundo orden y no podemos perder el tiempo en esas minucias.



COLABORACIONES

Nosotros, pescadores, sólo sentimos lo que vemos y tocamos, hay 50 o más barcos de pesquerías lejanas amarrados en los muelles de Vigo, barcos que en su mayoría son la flor de la flota congeladora de larga distancia, que podrían adaptarse a caladeros potenciales de cualquier tipo, pero siguen amarrados porque para la Administración Pesquera española, investigar pesquerías alternativas es una cosa absurda que sólo se les ocurre a países con administraciones más dinámicas que acabarán por dominar totalmente nuestro mercado de pescado imponiéndonos sus precios.

Muchos de nosotros consideramos, que en mayor o menor medida, la culpa de la crisis en que vive el mundo de las pesquerías de larga distancia en estos momentos, se debe a la falta de planificación y dimensionamiento de la flota. Esta falta de planificación viene dada por una escasez de información ágil y actualizada sobre los recursos, o sea, si tuviéramos una investigación pesquera de acuerdo con las dimensiones de nuestra flota y con presencia en nuestros caladeros históricos, hubiéramos tenido en su día una información que nos hubiera permitido saber realmente la evolución de los recursos, dando lugar a la exploración de nuevas

pesquerías y caladeros para diversificar el esfuerzo de nuestra flota, tendente siempre, y esto se olvida a menudo, a conseguir el abastecimiento de nuestro mercado.

Este tipo de investigación pesquera, mucho más dinámico y efectivo que el actual, valdría como máximo la mitad de lo que cuesta el faraónico barco polar, teniendo además la posibilidad de prestar apoyo logístico a las flotas que operan en aguas lejanas. La importancia de la cobertura logística, la apreciamos los pescadores cuando lejos de tierra «civilizada» tenemos una avería en las comunicaciones, un apuro en la hélice o la necesidad de una



TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

**REPARACIONES Y MONTAJES ELECTRICOS, NAVALES E INDUSTRIALES
CONSTRUCCION DE CUADROS, APARELLAJES ELECTRICOS
Y BOBINADO DE MOTORES**

Oficinas: C/. del Aire, 22
Talleres: C/. Toledo, 23

Teléfono (985) 32 43 18
La Calzada - 33212 - G I J O N

información batimétrica para arriesgar un lance de prueba en una zona de pesca potencial pero desconocida. Esto puede que les suene muy lejos a los señores de Madrid, pero teniendo España alrededor de cien mil empleos directos en pesca, me parece que debería darles vergüenza alquilar barcos a Francia o a Portugal para hacer investigaciones pesqueras.

El «Cornide de Saavedra» es un trasto viejo y caduco al que le están lavando la cara y que probablemente se ponga a cubrir el expediente, que no a investigar, a partir del otoño, el resto de los barcos de investigación españoles son poco más que chalanas, con tripulaciones mal pagadas y poco motivadas, pasan mucho más tiempo amarrados que operando y su radio de acción no pasa de lo que llamamos bajura.

Pero mientras sufrimos esta situación, tenemos que aguantar la prepotencia de la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología (CICYT) y del Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI), gastándose 9.000 millones de pesetas en un barco que tripulado por militares irá a la Antártida a romper hielos de 40 centímetros de espesor, investigando quién sabe qué, y cualquiera sabe para quién, mientras la investigación pesquera sigue siendo la hermana pobre, sin darle nunca la importancia que tiene de cara a una actividad económica de la cual dependen más de cien mil familias.

En tanto que los pescadores españoles no tengamos una investigación pesquera acorde con las dimensiones y actividad de nuestra flota, cualquier canadiense con un portafolios de datos «científicos» debajo del brazo, podrá convencer a nuestro ilustre compatriota, el Comisario de Pesca europeo señor Marín, de que los pescadores españoles vamos por la mar arrasando, y de que su principal deber moral es poner freno a nuestros desmanes depredadores amarrándonos la flota y castigándonos al hambre y a la mise-



ria. Mientras, los canadienses se encargan muy amablemente de abastecer nuestros mercados esperando ver desaparecer rápidamente nuestros barcos, para que una vez estén éstos desmantelados, nos puedan imponer los precios que más les convengan.

Tenemos encima la mayor crisis en la historia de la flota congeladora española, y todo son recriminaciones, los armadores que dicen que la Administración no reguló en su día el crecimiento desmesurado de la flota, la Administración que dice que los armadores se tiraron de cabeza a construir nuevas unidades sin posicionarse en el futuro, y los técnicos del sector, que pensamos que puede haber resquicio para escurrirse pero con imaginación y voluntad política, que el señor Romero y sus satélites están con la berza y a verlas venir.

Quizá la única alternativa sean las pesquerías muy lejanas fuera de las doscientas millas y a gran profundidad, con apertura de mercados para nuevos productos, aunque para esto se necesita concienciarse de que todos estamos en el mismo barco, y que sólo una

actitud positiva y consensuada nos puede sacar del atolladero. Hay pesquerías, lejanas e inciertas, pero las hay. En la historia de la pesca siempre fueron altos los niveles de riesgo, por lo tanto no es nada nuevo y sólo queda diseñar una política de caladeros alternativos, estudiar todas las posibilidades y darle avante.

Si posicionáramos buques españoles de investigación pesquera y apoyo logístico en todas las pesquerías donde opera nuestra flota, con cada tratado pesquero que se negocie, sabríamos exactamente el estado de los recursos, pudiendo anticipar la necesidad de caladeros alternativos antes de paralizar la flota.

Y para terminar, lo que no es de recibo es que el Comisario de Pesca europeo nos salga con altruismos ecologistas, enjuiciando después de escuchar solamente a una de las partes, y haciendo descaradamente el juego a países a los que por encima de la ecología les interesa el acceso a nuestros mercados, sin dejarnos acceder a sus recursos.

Los marinos sabemos que en aguas frías, un naufrago tiene muy pocas posibilidades de sobrevivir transcurridos los primeros quince minutos. La importancia que el «tiempo» juega en la feliz consecución de cualquier accidente marítimo, es vital y de siempre fue conocido. Ejemplos recientes así nos lo siguen recordando. «Nuevo Nautilus», «Velasco II», «Meitín», etc.

Desde este enfoque principal, el Futuro Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (G.M.D.S.S.), auspiciado por la Organización Marítima Internacional (I.M.O.), incorpora los más modernos avances técnicos en materia de comunicaciones para hacer posible que un accidente marítimo, pueda ser conocido inmediatamente, independientemente de las circunstancias y lugar donde se produce.

La Conferencia Internacional de países firmantes, entre ellos España, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS 74), acaban de redactar el Acta Final de su más reciente resolución, por la que se enmienda dicho Convenio en lo concerniente a Radiocomunicación (Cap. IV). De esta manera se da vía libre a la introducción, para el 1 de febrero de 1992, del G.M.D.S.S. en el SOLAS, estimándose un período de aplicación de seis años (1993-1999), previo tácito acuerdo.

El Comité de Seguridad Marítima (M.S.C.), encargado de establecer los principios sobre los que debía basarse el plan, fijó entre otros los objetivos siguientes:

—Que se puedan emitir y recibir, tierra-mar, mar-tierra, señales de Socorro y de Seguridad, cualquiera que sean las circunstancias y lugar donde se encuentre.

—Que las señales de Socorro puedan ser accionadas manualmente o por medios automáticos cuando no pueda hacerlo persona alguna.

—Que pueda ser determinada la posición del accidente desde tierra de for-

Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (G.M.D.S.S.)

Plan Nacional de Seguridad Marítima

Por D. VICENTE YAÑEZ GONZALEZ
Profesor de Enseñanzas Marítimo-Pesqueras
I.E.S.P. La Coruña



ma instantánea, cualquiera que sea el punto geográfico donde se produzca.

Para que esto sea posible, se utilizarán las Estaciones Costeras de Radio (C.E.) y las Estaciones de Comunicaciones por Satélite (C.E.S.), por medio de las cuales se podrán hacer llegar señales de Socorro a los Centros Coordinadores de Rescate (R.C.C.) con voz directa o en mensajes de teletipo, así como recibir o emitir mensajes que tengan relación con la seguridad de la navegación.

Estaciones Costeras de Radio (C.E.)

El actual sistema de comunicaciones por ondas directas o rebotadas en la estratosfera, seguirá siendo utilizado para las llamadas de Socorro, pero

empleando señales digitalizadas (D.S.C.). De esta forma, ya no viaja nuestra voz en ondas Herzianas a través del espacio con el consiguiente riesgo de producirse interferencias o distorsiones, sino que lo hacen códigos que una vez llegados al receptor se decodifican y traducen en voz natural. Así, las comunicaciones serán siempre nítidas y seguras. Se establece: para corto alcance, en Ondas métricas la frecuencia de 156,525 Mhz (Canal 70) V.H.F. Para alcance medio en ondas hectométricas la frecuencia de 2.187,5 Khz. M.F. Para largo alcance en ondas decamétricas la frecuencia de 4, 6, 8, 12 y 16 Mhz. H.F.

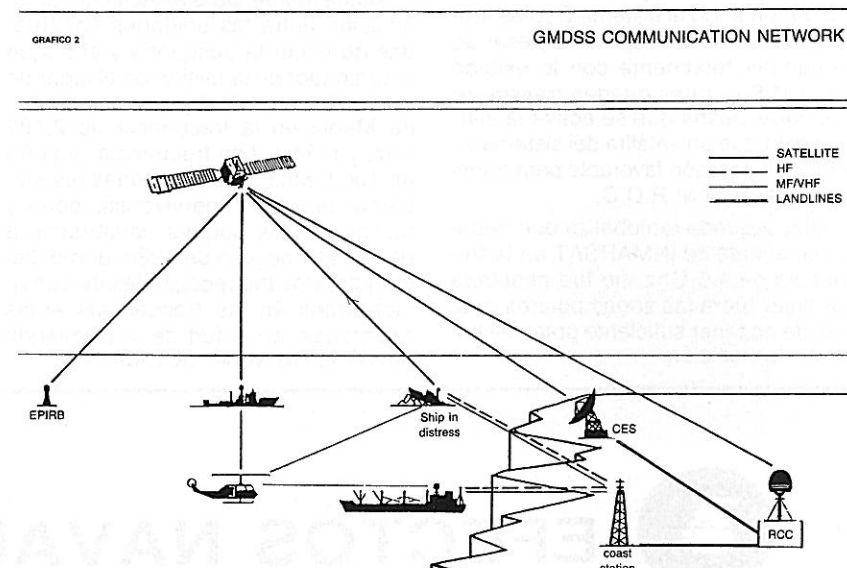
Si para emitir el mensaje de Socorro encontramos dificultades idiomáticas, entonces utilizaríamos el Teletipo.

Se está actualmente poniendo en marcha el sistema NAVTEX que trabaja en la frecuencia de 518 Khz. con la llamada «Banda estrecha directamente impresa» (N.B.D.P.). Con este teletipo, además de los mensajes de Socorro, que tienen prioridad sobre todos los demás, pueden recibirse mensajes relacionados con la seguridad de la navegación, clasificados por orden alfabético del siguiente modo:

- A: Información para la navegación costera.
- B: Avisos de Temporal.
- C: Avisos de Hielo.
- D: SOCORRO.
- E: Predicción Meteorológica.
- F: Avisos a los Navegantes.
- G: Avisos DECCA.
- H: Avisos LORAN.
- I: Avisos OMEGA.
- J: Avisos OMEGA Diferencial.
- K: Avisos para otros sistemas de radionavegación.
- L: Avisos NAVAREA.

Estaciones de Comunicación por Satélite (C.E.S.)

Con los satélites artificiales se pueden establecer actualmente todo tipo de comunicaciones con gran precisión y calidad (teléfono, télex, banco de datos, facsímil). La Sociedad Satélite Marítimo Internacional INMARSAT, formada por 48 Estados, entre ellos España, de los que EE.UU. y Reino Unido son los principales socios contribuyendo con el 28 y 19 por ciento del costo total, ponen en funcionamiento esta tecnología para la comunicación marítima. En colaboración con el G.M.D.S.S. se establecen canales prioritarios para las señales de Socorro y Seguridad en las frecuencias de 1.6 y 1.5 Ghz. Este sistema funcionará con tres satélites geostacionarios que cubrirán la zona que va desde los 70° N a 70° S. Las estaciones costeras que utilicen estas señales son regentadas por los propios países miembros, actualmente están funcionando 16 y 19 más van a ser



montadas próximamente. Nuestro país instala una estación en Guadalajara.

Los equipos que utilizan esta red de Satélites son los del tipo llamado Standar-A; con ellos las comunicaciones telefónicas pueden hacerse marcando el número deseado directamente, lo mismo con el télex o el facsímil. Debido a su voluminoso equipo no puede ser fácilmente instalado en buques de poco porte por lo que no fue aceptado por la I.M.O. para cumplir con los objetivos del G.M.D.S.S. Se ha desarrollado otro tipo de terminal denominada Santard-C el cual fue aceptado por la Organización en la reunión del Subcomité de Radiocomunicaciones en abril del 86. Su precio será de unos 5.000 dólares + IVA según aseguran los fabricantes y que bajará a medida que se incremente la producción. Esta terminal tiene las mismas funciones que la Standard-A, excepto que no tiene voz, pesa aproximadamente seis kilos y tiene una antena omnidireccional integrada de 10 cm. de diámetro y 6 cm. de alto, que podrá ser instalada hasta

en los buques más pequeños con absoluta garantía, no le afecta el tiempo atmosférico en tanto que su manera de trabajar es siempre hacia arriba. Puede ser conectada a un sistema de radiocomunicación. Para hacer una llamada de Socorro, sólo habrá que pulsar un botón con lo que el R.C.C. recibirá nombre del buque, última posición, rumbo, velocidad y cualquier dato que tengamos almacenado. Con estas estaciones también se emitirán mensajes de Seguridad con el mismo formato que los dados por el NAVTEX.

Radiobaliza indicadora de posición de emergencia (E.P.I.R.B.)

El Comité de Seguridad Marítima (M.S.C.) había fijado que las señales de Socorro se pudiesen transmitir de forma manual y automática. Para las primeras utilizaremos los aparatos hasta ahora descritos; en cuanto a los segundos, en el año 1987 se decidió emplear la radiobaliza de flotación libre, que trabaja en la frecuencia de 406 Mhz., a

través de los Satélites de órbita Polar COSPAS-SARSAT y que dan la posición empleando el sistema Doples. Esta radiobaliza fue aceptada a pesar de no cumplir totalmente con lo exigido por el M.S.C. pues pueden transcurrir tres horas desde que se activa la alarma hasta que un satélite del sistema se coloca en posición favorable para transmitir la señal al R.C.C.

Una segunda radiobaliza que trabaja con el satélite INMARSAT en la frecuencia de 1.5 Ghz. no fue aceptada por dejar fuera las zonas polares además de no tener suficiente potencia para dar la posición.

Búsqueda y Rescate (S.A.R.)

Actualmente, para establecer comunicación entre las unidades encargadas de hacer la búsqueda y el buque coordinador de la misión en el lugar de operaciones (M.C.C.) se utiliza la Onda Media en la frecuencia de 2.182 Khz. y la Muy Alta frecuencia (V.H.F.) en 156,5 Mhz. Además, todas las embarcaciones de supervivencia, botes y balsas, de los buques construidos a partir del 1 de julio de 1986, deben llevar aparatos bidireccionales de comunicaciones en las frecuencias antes apuntadas, en virtud de la Enmienda del 83 al Convenio SOLAS 74.

Transmisión Contestador de Radar (Radar Transponder)

Este aparato se utilizará como método de localización de uso adicional a la radiobaliza E.P.I.R.B. En su posición de alarma, emite una señal de 20 pulsaciones que es recogida por el radar que la activó, cuando trabaja en la frecuencia de 9.3 Ghz., indicando en la pantalla la posición de Socorro, cualquiera que sea la circunstancia meteorológica que exista, lluvia, mar, etc., que de otra manera impedirían la localización. En Inglaterra está siendo utilizado este aparato por las lanchas que vigilan los límites pesqueros de las islas Falklands. Permite a la lancha no-



EFECTOS NAVALES



PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

- GRILLETES
- PINZAS DE CHOCO
- FLOTADORES
- BOLSAS DE PLASTICO

C/ Tauro, n.º 80 - 2.º
Teléfono (928) 26 76 52

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

driza visualizar en su pantalla de radar la posición de su embarcación auxiliar equipadas con «transponder» mientras hacen una inspección y evitar perderla en caso de levantarse mal tiempo.

Equipamiento que llevarán los buques en el G.M.D.S.S.

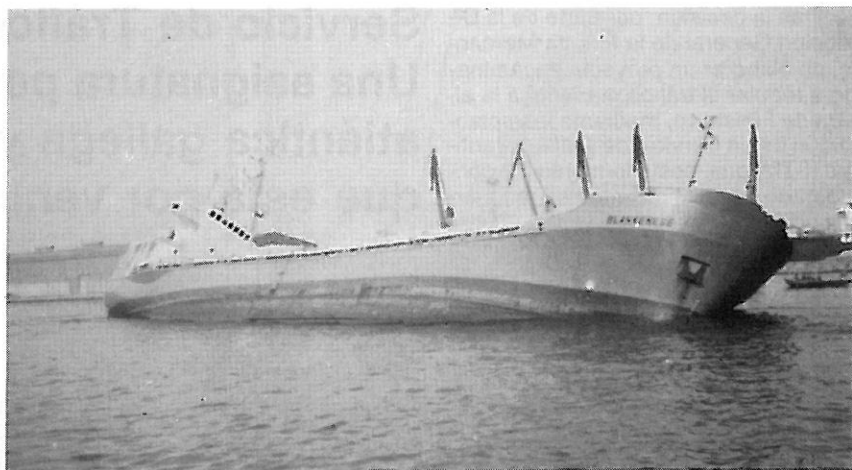
Dadas las múltiples posibilidades que se ofrecen para hacer señales de Socorro y Seguridad, la Organización dividió el espacio en cuatro Áreas, según el tipo de frecuencia que se puede utilizar para establecer la comunicación dentro de ellas.

La A1 comprende el espacio terrestre cubierto por las Estaciones de V.H.F. La A2, los espacios terrestres cubiertos por Estaciones Costeras de Onda Media. La A3, el área en la que pueden establecerse comunicaciones con los Satélites INMARSAT, y por último la A4, que será la zona que no cubrimos con las estaciones mencionadas. Esto permite determinar cuáles serán, en el futuro G.M.D.S.S., los equipos que se instalarán en los buques según el área en la que naveguen:

- A1: Llevarán estación de V.H.F.
- A2: Llevarán estación de V.H.F. y Onda Media.
- A3: Estación de V.H.F., Onda Media y Alta Frecuencia (H.F.) o en su defecto estación de comunicación por satélite.
- A4: Estaciones de V.H.F., M.F. y H.F.

Todos los buques llevarán además receptor NAVTEX, contestador de radar (transponder) en la banda de 9.300-9.500 Mhz. y radiobaliza en la frecuencia de 406 Mhz.

Para los buques que naveguen en el Área 1 pueden sustituir la radiobaliza de 406 Mhz. por otra que trabaje en la frecuencia de 156,525 Mhz. (D.S.C.) y 156,8 Mhz.



Plan Nacional de Salvamento Marítimo

El Ministerio de Transportes acaba de presentar por medio de la Dirección General de la Marina Mercante el «Plan Nacional de Salvamento Marítimo» que es el paso siguiente a la llamada de Socorro dada por un buque. En él intervienen los medios materiales y humanos de que dispone nuestro país, para hacer de nuestras costas unos lugares seguros a la navegación y de los cuales vamos a depender en caso de accidente.

Tres aspectos destacaría para que el «Plan» fuera realmente eficaz:

1.º El Organizativo: El Centro Coordinador de Rescate (R.C.C.) y las Estaciones Costeras de Salvamento deben de trabajar coordinadamente siguiendo planes internacionales establecidos como son el IMOSAR y el MERSAR. La improvisación o carrera de despropósitos que se cometen cada vez que se produce un accidente en nuestras costas, es práctica que debemos abandonar definitivamente.

2.º El Profesional-Formativo: Los responsables más directos del «Plan» deben de ser expertos que conozcan las verdaderas magnitudes que tienen estos accidentes. El desconocimiento

de los Procedimientos de Emergencia para los buques que transportan Mercancías Peligrosas quedó patente muy recientemente. Todas las tripulaciones conocerán los métodos de Búsqueda y Rescate (S.A.R.) que se aplican en nuestras costas. Las escuelas de formación profesional deben de ser equipadas urgentemente con los materiales necesarios para impartir esta formación.

Por último y en tercer lugar el aspecto técnico. La entrada en vigor de la Enmienda del 83 al SOLAS 74 en lo referente a los equipos de salvamento (Cap. III), botes de rescate, traje de inmersión, ayudas térmicas, chalecos salvavidas con luz, balsas salvavidas con rampa de embarque y botes salvavidas parcial o totalmente cerrados, que en España se aplica desde el 1 de julio de 1986 para buques «nuevos» y para todos los demás a más tardar en la misma fecha del año 1991, debe de hacerse de una forma rigurosa en todos los buques a los que se aplica el Convenio.

España tiene actualmente recursos económicos y capacidad técnica suficiente para abordar satisfactoriamente estos objetivos y equiparnos en este campo al resto de países europeos.

Tras la decisión, por parte de la Dirección General de la Marina Mercante, de elaborar un proyecto encaminado a regular el tráfico marítimo a la altura de Finisterre, mediante la implantación de un Servicio de Tráfico Marítimo (STM) que, posteriormente fue considerado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y por último, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), hay algo muy importante que merece la pena exponer:

En lo que respecta a los intereses del sector pesquero de Galicia, en abril de 1987 representantes de la Dirección General de la Marina Mercante, de las distintas Cofradías afectadas y de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, celebraron una reunión para llegar a un acuerdo y evitar que el STM perjudicara a los intereses de la flota pesquera en la zona del litoral gallego. El acuerdo quedará ultimado con unas bases lógicas: el alejar el Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) lo más posible de los caladeros y áreas tradicionales de pesca, donde habitualmente faenan gran número de embarcaciones de las distintas modalidades: palangre, artes de enmalle, arrastre, etc.

La sorpresa vino más tarde, cuando DGMM concretó que no se podían alejar demasiado los DST de la costa, ya que les resultaba contraproducente para la cobertura radiogoniométrica y VHF y, la posterior afirmación por parte de esta Dirección General, en que dichos Dispositivos de Separación de Tráfico serían instalados entre las 10 y las 20 millas, contadas a partir de las puntas más salientes de la costa NW gallega, concretamente, tomaron Cabo Toriñana como punto de referencia más saliente.

Vista esta desviación con respecto a lo que se había tratado en un principio, algunas Corporaciones locales en materia de pesca, durante el año 1989, tomaron la justa decisión de elevar ante las distintas instituciones implicadas y responsables en esta materia, la ini-

Servicio de Tráfico Marítimo: Una asignatura pendiente en la costa atlántica gallega y un problema que está por venir

Por D. PEDRO RIVEIRO DOMINGUEZ
Capitán de Pesca



ciativa de propuestas alternativas con el motivo de alejar los DST a una distancia mínima de «20 millas» de la costa, para poder así preservar los recursos de sus caladeros tradicionales evitando quedasen sepultados por las vías de circulación de tráfico. Dicha propuesta se argumentaba legítimamente bajo los siguientes apartados:

a) El hecho de se establezcan los DST entre las 10 y las 20 millas supone un perjuicio considerable al sector pesquero gallego, tanto de bajura como de litoral, de forma que afecta aproximadamente a un grueso de 400 embarcaciones y por consiguiente a 6.000 ó 7.000 personas, que por sus características faenan dentro de las zonas previstas para instalar los DST.

b) Los DST pasarían justo por encima de los caladeros que se consideran de vital importancia para el sector extractivo y aun más cuando nuestra Plataforma Continental es muy ajustada en cuanto a superficie de productividad se refiere. Las áreas de pesca afectadas se conocen con los nombres de: **Barranco, Gamboteiro Sur y Norte, La Quiniela, El Crimen, La Punta, El Papeleo**, etc., donde faenan la mayor parte de las embarcaciones de pesca de los distintos puertos gallegos.

c) Que dada la configuración geográfica que tiene Galicia, ésta no está condicionada a tener que instalar unas vías de circulación entre las distancias 10 y 20 millas, puesto que no es un canal angosto (regla 9 del Reglamento de

Abordajes), tal y como sucede en el Estrecho de Gibraltar y en el Canal de la Mancha, y ello permite el no limitar distancias por razones geográficas.

d) El inconveniente que la DGMM expone sobre la deficiente cobertura radiogoniométrica y VHF, no parece el inconveniente acertado, sabiendo que los receptores radiogoniométricos además de recibir en la banda VHF pueden recibir y procesar señales en la frecuencia de socorro de 2.182 Kc/s., ello quiere decir que al poder recibir en esta frecuencia (Radiotelefonía) no presentaría el inconveniente de las distancias a los receptores, que como máximo serían de 25 millas.

Es curioso y paradójico el que digan que con los DST se pretende hacer cumplir las normas internacionales de navegación y sobre todo la regla 10 del Reglamento de Abordajes, pues esta regla dice, entre otras cosas:

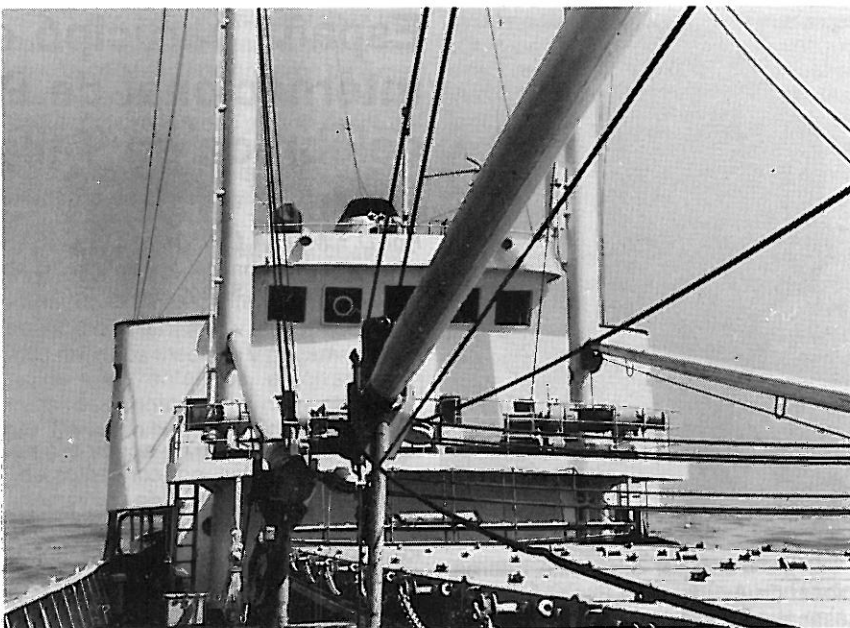
1. Los buques que no utilicen un dispositivo de separación de tráfico, deberán apartarse de él dejando el mayor margen posible.

2. Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de cualquier buque que navegue en una vía de circulación.

3. Siempre que puedan, evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación de tráfico o en zonas próximas a sus extremos.

4. Los buques que no estén cruzándola, no entrarán normalmente en una zona de separación, ni cruzarán una línea de separación, etc.

Lo citado anteriormente da a entender claramente que difícilmente se podría regular el tráfico con la importante densidad de pesqueros en la zona de circulación, ya que la variada flota pesquera tendría que cruzar constantemente las vías de circulación para poder faenar, en muchos casos tendrían que fondear, otras veces realizar maniobras pesadas o lentas como virar o largar sus respectivas artes de pesca,



etc.; ocasionando de esta forma muchas posibilidades de riesgo de abordaje así como exponerse a perder constantemente sus aparejos y estar sometidos a cualquier accidente marítimo dentro de las vías de circulación, donde libremente circularían los barcos en ruta.

No es de encajar, el que se pretenda establecer y concluir una política de estructuras pesqueras encaminadas a reestructurar el sector pesquero mediante nuevas embarcaciones con unas tecnologías innovadoras, y de una política de mercados y precios orientada hacia una mejor calidad, concentración y protección de los productos de la pesca, sabiendo que el inminente STM a implantar en la zona, pone en peligro el que estas dos políticas y otras afines dentro del ámbito pesquero, puedan realizarse. De qué nos valdría el hacer barcos muy avanzados y luego proteger sus productos en el mercado, si éstos van a tener dificultades en el futuro de poder faenar en su propio litoral.

Somos conscientes de que queremos un buen Servicio de Tráfico Marítimo que llegue a regular y controlar a los buques que de forma accidental o habitualmente circulan por nuestra cornisa atlántica, pero lo que no es justo, y ello llegó a conmover al sector pesquero, es que perjudique de lleno a los únicos intereses de una flota tan numerosa y al mismo tiempo tan impotente e indefensa, reconociendo que este problema podría solucionarse con mayor amplitud tecnológica y por consiguiente, con un mayor desplazamiento de los Dispositivos de Separación de Tráfico.

Por último, cabe añadir una amarga pregunta: si el coste total del Servicio de Tráfico Marítimo (STM) ronda aproximadamente los 1.000 millones de pesetas y está financiado en su totalidad por la DGMM, ¿a cuánto ascenderá la pérdida o deterioro de una parte del sector pesquero gallego?, quizás otro tanto o más, si no se toman antes las precauciones que tendrían que haberse tomado ya en su día.



España participó en la Conferencia Internacional de Pesca celebrada en Tailandia

Por D.ª MARIA CRISTINA DE CASTRO
Delegada Nacional del Apostolado del Mar
para el Sector Pesquero

Organizada por el Comité Internacional de Ayuda a los Pescadores Artesanales (ICSAF) y en colaboración con la Universidad Kasetsart de Tailandia, se celebró en Bangkok, durante los días del 22 al 27 de enero, la Conferencia Internacional de Pesca, en la que estaban representados 30 países de los cinco continentes. El tema a tratar: «Tendencias de las pesquerías mundiales y el futuro de los trabajadores pesqueros».

Fui invitada representando a España por ser de interés conocer el trabajo y experiencias de los grupos de mujeres de pescadores organizados en España y Francia, así como los encuentros internacionales y sus mutuas relaciones e intercambios.

Por parte de España ha habido también una abierta declaración sobre las condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones de los arrastreros de la pesca industrial, así como su desprotección por falta de leyes actualizadas que se apliquen.

Es conocido de todos, y en Bangkok fue tema fuertemente denunciado, cómo dichos pesqueros arrasan los litorales y agotan los recursos de los ca-

laderos a donde han de acudir a pescar los artesanales, por convenios entre gobiernos, banderas de conveniencia... etc. Era justo señalar quienes son los beneficiados y quienes los extorsionados entre los destructores de los recursos de la pesca artesanal. Estos, los extorsionados, debido a la dispersión de las tripulaciones, no pueden organizarse para hablar ni defender sus derechos.

Después de lo dicho, creo que es interesante dar paso a la intervención en la Conferencia de Humberto Chamorro, Presidente del Consejo Nacional de los Pescadores Artesanales de Chile, a quien hago protagonista de esta colaboración, con su ponencia «El futuro de los pescadores y trabajadores pesqueros. Autonomía o sumisión y los desafíos de la profesión».

«Los pescadores somos tema para muchos escritores y artistas y en realidad nuestra vida parece fantasía para quienes la viven como observadores y desde fuera. Para Jesús de Galilea los pescadores fueron sus discípulos porque justamente su llamada requería de ser capaces de enfrentar lo desconocido y las tempestades, teniendo a la vez la fe que les conducía hacia un puerto seguro. Nosotros pescadores sabemos, sin embargo, que nuestro trabajo es una profesión que tiene un gran compromiso con la humanidad

pues aportamos diariamente los alimentos que las familias y los individuos requieren para crecer y sobrevivir.

Debemos ser muy claros, asimismo, para advertir que nuestra profesión se encuentra ante enormes desafíos y que la pueden llevar a una desaparición en el mediano plazo. Y nuestra responsabilidad es advertir acerca de los valores que representamos y los peligros que tenemos en el futuro y así poder buscar en conjunto las soluciones para asegurar un futuro razonable a los millones de pescadores que en todos los continentes están diariamente trabajando en el mar y en los lagos, ríos y lagunas de nuestro planeta.

Soy latinoamericano, de Chile, y traigo conmigo el saludo de todos los pescadores de América para los representantes de Asia, África y Europa. Muy en especial el saludo para los millones de pescadores de Asia que muchas veces tienen que compartir sus escasos recursos entre una gran cantidad de personas; pero sabemos que tienen el gran tesoro de su tradición y su conocimiento de sus recursos que aprovechan al máximo en la alimentación de sus familiares. A los pescadores de Tailandia les traigo el saludo de los pescadores chilenos, quienes en las antipodas les esperan para establecer relaciones de amistad y trabajo.

A los profesionales, científicos y técnicos, y a los representantes de los organismos de apoyo, y en especial a los miembros del International Collective in Support of Fishworkers, quiero hacerles llegar también un mensaje de aliento y agradecimiento por el esfuerzo solidario que están compartiendo en el mejoramiento de nuestra actividad y en la protección de los recursos acuáticos, que son la fuente de nuestra profesión.

El proverbio antiguo que dice «si das un pez a un hambriento le ayudas por un día, si le enseñas a pescar lo ayudas para siempre», adquiere en este momento su realidad y el intercambio entre profesionales y pescadores debe ser la fuente permanente de enriquecimiento de nuestras vidas y nuestros trabajos.

El futuro de los pescadores artesanales del mundo entero puede estar comprometido si acaso no asumimos una lucha a fondo por la defensa de los recursos y por la sobrevivencia de nuestra profesión. Por esto deseo hacerles llegar un conjunto de reflexiones y experiencias que pueden ser la base de la discusión y de un programa de trabajo posterior.

Soy pescador artesanal y cada mañana de madrugada me hago a la mar en una pequeña embarcación de 6 metros con un motor fuera borda y con dos palangres preparados para la pesca de merluzas y otros peces demersales. Pero a la vez soy desde hace 10 años dirigente de una organización sindical que tiene 250 socios, todos pescadores, y a través de nuestras luchas hemos obtenido la construcción de una infraestructura básica, tenemos nuestro servicio de bienestar y salud, contratamos nuestros médicos y pagamos subsidios a los enfermos, enterramos a nuestros difuntos en un mausoleo propio. Para ello hemos tenido que adquirir una gran disciplina, distribuir los trabajos en comisiones de diversas responsabilidades y cumplir nuestros compromisos. Nuestra pesca proviene de 80 embarcaciones y su producto da trabajo a cerca de 1.000 personas y alimentos para la ciudad de Valparaíso.

Esta experiencia nos muestra la importancia que tenemos los pescadores artesanales al crear empleo, obtener alimentos de buena calidad, hacer aportes a las economías regionales y nacionales. Los pescadores somos

igualmente como faros en el mar pues estamos detectando los peligros que acechan a los diversos recursos; sabemos que la contaminación de ciudades, industrias, minerales y agricultura es muy fuerte en numerosos países y ella afecta a la vida de las especies marinas que son los recursos para nuestra actividad.

La FAO declaró en 1984 que cerca de la mitad de las capturas mundiales destinadas al consumo humano provenía de la pesca de pequeña escala o artesanal; esto significó en 1984 cerca de 20 millones de toneladas de productos obtenidos por nuestra profesión. En realidad las cifras son difíciles de entender en su magnitud, pero sí es fácil comprobar que en numerosos países la pesca artesanal aporta el alimento para la subsistencia de millones de familias; es así como en la India se estima que hay cerca de 10 de millones de pescadores en las costas de ese país. En Filipinas sabemos que miles de pescadores luchan por mantener sus derechos a un pedazo de laguna para producir alimentos y que es necesario que se haga una reforma acuática. También en los países de África del Oeste



Electromecánicas

PASAIA, S.A.

**ELECTRICIDAD Y ELECTRONICA NAVAL E INDUSTRIAL
ESPECIALIDAD EN CUADROS Y MONTAJES ELECTRICOS**

PROYECTOS COMPLETOS Y REPARACIONES GENERALES C.C. y C.A.

Euskadi Etorbidea, 53 - Gudarién Plaza
Apartado de Correos 166
Teléfono 39 84 46

20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

COLABORACIONES

sabemos que los pescadores de Senegal y países vecinos luchan por defenderse de las flotas de barcos europeos y japoneses que les están llevando su pesca en convenio con los gobernantes locales. En ese cambio de radios, televisores y autos por peces están sufriendo los pescadores africanos la pérdida de su patrimonio.

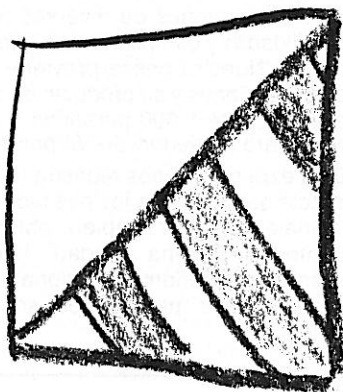
Podemos resumir los principales problemas que conocemos en nuestra actividad:

a) Sufrimos una gran **dispersión** pues vivimos generalmente lejos de los centros urbanos, en las costas marinas y en las riberas de ríos y lagos; a veces vivimos alejados entre nuestras aldeas; estamos abrazados por la naturaleza y gozamos de ese beneficio, pero a la vez sufrimos por la carencia de servicios para atender nuestras necesidades; esta dispersión es más grave aún cuando afecta la formación de organizaciones representativas y que luchen por la defensa de los derechos y la solución de los problemas y necesidades de nuestras familias y nuestra profesión.

b) Los pescadores estamos por eso mismo a menudo **marginados** de los beneficios que se dan normalmente en educación, vivienda, salud, comunicaciones y cultura; el problema no está en la carencia de estos servicios, pues por último se pueden encontrar soluciones, pero nuestra marginalidad es más profunda pues no somos tomados en cuenta para participar en las decisiones que afectan a nuestras propias actividades; a pesar que ha habido una serie de luchas para mejorar la participación de los pescadores en India, Filipinas, Chile, Senegal, Perú, Colombia, falta sin embargo mucho para llegar a tener una verdadera presencia e integración de nuestros representantes.

c) Los pescadores somos enormemente **dependientes** de los acreedores, los comerciantes, los políticos locales y los dirigentes de organizacio-

nes sociales y a veces religiosas; en muchos casos tenemos hipotecados no sólo nuestros pocos bienes sino también nuestra dignidad y nuestro futuro; cuando los conquistadores españoles llegaron a América hace cinco siglos deslumbraban a los nativos con pendientes y collares de vidrio, que ellos no conocían y los cambiaban por oro que les era muy común; este intercambio trajo consigo la pérdida de su libertad. Los pescadores vemos llegar a menudo a las empresas extranjeras con sus técnicas deslumbrantes y si no ponemos atención podemos perder nuestras riquezas por un salario o una promesa.



d) Los pescadores estamos metidos en una serie muy fuerte de **confrontaciones** o contradicciones que debemos aclarar para saber finalmente quiénes son nuestros amigos y quiénes nuestros enemigos; por una parte estamos metidos en la contradicción que se da entre el campo y la ciudad, y por ello entre los valores de la tradición y los valores del modernismo; somos muchas veces campesinos, vivimos en el campo, pensamos y actuamos como campesinos, pero a la vez estamos incorporando valores y tecnologías modernas y nuestros productos se integran en las redes del comercio mundial; por eso mismo somos en la mayoría de los casos víctimas de numerosos impactos

por las malas condiciones que los países llamados del norte aplican sobre los países del «sur»; los subdesarrollados somos a menudo explotados por las malas relaciones del comercio internacional impuestas por los países desarrollados; es difícil saber cuándo los países desarrollados son nuestros amigos y cuándo son nuestros enemigos; finalmente debemos decir que en numerosos casos los pescadores artesanales estamos enfrentados con los industriales, todos somos trabajadores pesqueros iguales, los de los grandes y los pequeños barcos, el mar es nuestro gran patrón; pero las empresas industriales, tanto pesqueras como de acuicultura comercial están buscando reemplazar a los artesanales y convertirnos en obreros asalariados de sus empresas, con el fin de aprovecharse de los recursos marinos acuáticos.

Este panorama aparentemente pesimista no debe ser tomado así pues es sólo el primer paso de reconocimiento de nuestra realidad; los diagnósticos pueden ir más al detalle de las condiciones de vida de las diferentes poblaciones de pescadores artesanales y trabajadores pesqueros en el mundo. Hay que agregar las enormes dificultades que tienen los tripulantes pescadores de las flotas industriales que navegan para las empresas pesqueras en África, América y Asia; en una importante reunión latinoamericana con representantes de pescadores de numerosos países se pudo reconocer sus problemas: trabajo durante largo tiempo de embarque, sin descansos, sin pagos de indemnizaciones de despidos, malas condiciones de vida en los barcos, trato diverso para tripulantes de origen europeo o japonés en relación con los nacionales (casos que se han comprobado en las naves españolas de bandera chilena en Chile).

Es necesario ir hacia adelante, sin desmayar, para buscar la solución de nuestros problemas y construir nuestro futuro; los desafíos ya los conocemos: **autonomía o sumisión**. Y la nota carac-

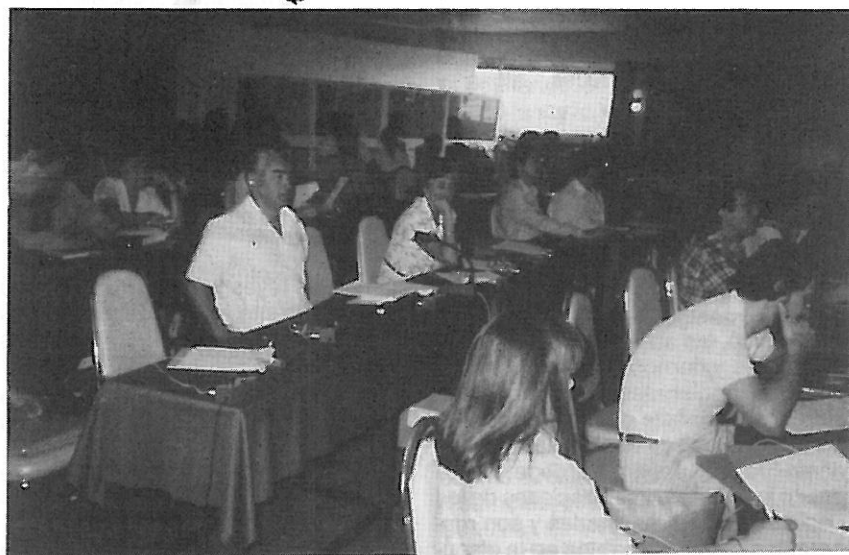
terística de la vida de un pescador es justamente su libertad, su independencia para afrontar los problemas y la profesión.

1. Lo primero es la organización.

Sin una organización sólida desde la base hacia las estructuras regionales y nacionales no se podrá conseguir nada que tenga futuro para nosotros como pescadores y nuestras familias. Pero la organización debe nacer de nosotros mismos, debe ser nuestra sin dependencia o intervención externa; las decisiones las debemos tomar en forma libre y autónoma; sólo quienes son pescadores pueden participar en nuestras organizaciones; los comerciantes, profesionales, técnicos y científicos deben formar sus propias organizaciones profesionales y por eso no deben intervenir en las nuestras.

La organización autónoma es la única gran condición para construir nuestro futuro y para ser capaces de enfrentarnos a nuestros enemigos; desde la organización conoceremos quién es el amigo y quién es el enemigo, quién estará con nosotros y quién contra nosotros. Nuestras organizaciones deben ser profundamente democráticas, en que el respeto sea muy profundo entre nosotros. Pero nuestra participación allí debe ser también muy responsable. Debemos cumplir nuestros compromisos. No podemos corromper a nuestras organizaciones con nuestra corrupción o nuestros defectos. Las organizaciones deben distribuir el poder y hacer participar a todos en comisiones de diverso tipo. Allí tendremos nuestra escuela y el lugar en que aprendamos de los viejos sus propias tradiciones y sus secretos.

2. La organización debe conducir al desarrollo. La organización interna autónoma debe estar encaminada al desarrollo; las donaciones, los regalos de los gobiernos, o de los organismos no gubernamentales y todo el oro del mundo no pueden comprar una organización; nuestra organización puede sin embargo llevarnos por una espiral



de desarrollo. Una vez que tengamos organización sólida podemos encontrar pasos hacia un desarrollo cultural, luego hacia un desarrollo social, aprenderemos nuevas tecnologías y obtendremos crecimiento económico; pero primero debe estar la organización nuestra autónoma. A través de ella podremos avanzar y obtener beneficios sociales, técnicos, económicos y culturales. En este conjunto llegaremos a nuestro desarrollo. Muchos creen que planes y programas de ayuda exterior pueden dar desarrollo. Sin embargo se ha visto cómo millones de dólares venidos de bancos o de agencias externas se han perdido en el camino, allí donde no hubo verdadera organización autónoma.

3. Debemos cuidar nuestros recursos. El futuro de la organización y del desarrollo interno está condicionado también por la sobrevivencia de los recursos marinos y acuáticos en general. Sin embargo los recursos están peligro. Numerosas naciones han creado flotas de pesca o convenios para extraer los recursos que existen en grandes cantidades en las costas de África

del OE., del Pacífico S. en Asia o en las lagunas costeras. Por otra parte, la contaminación que ya hemos señalado afecta la sobrevivencia de peces, moluscos y crustáceos. Por su parte los experimentos nucleares en el Pacífico ponen en riesgo la calidad del agua y concentran elementos radioactivos en las especies marinas. En el mar todo está comunicado y todo está en peligro.

En los años futuros nos esperan cambios importantes debidos a los efectos del sobrecalentamiento de la tierra por las condiciones de invernadero que se han creado por causa de la emisión de gases y la ruptura de la capa de ozono. Estos cambios afectarán a la vida marina y no debemos dormirnos para señalar el tipo de problemas que se comiencen a producir por el cambio de temperatura o de lluvias.

El cuidado de los recursos significa también el comenzar a ser seriamente **cultivadores** o acuicultores, en la medida de nuestras posibilidades. Esto se hace principalmente cuando los recursos se agotan. Debemos vigilar nuestros recursos y estar en estrecho contacto con los científicos que pueden tra-

COLABORACIONES

bajar e intercambiar sus experiencias y conocimientos con los nuestros para iniciar cultivos de peces, algas y mariscos.

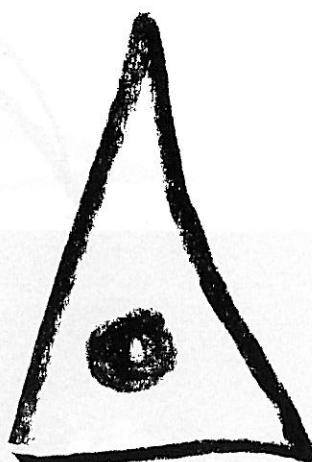
4. Debemos participar y estar presentes en la toma de las decisiones. Nuestra participación debe ser real y no necesariamente favorable a las estructuras de los poderes establecidos. Si contamos con una organización autónoma y con un desarrollo interno y sostenido, especialmente en lo económico, las autoridades deben escucharnos y darnos cabida a plantear nuestras inquietudes y demandas. Ha sido la experiencia de los pescadores de algunos países desarrollados tales como Francia, Japón, Noruega, Canadá, en los que las organizaciones de los pescadores son respetadas y son respetables. Se les da cabida en la discu-

sión de las leyes y éstas protegen sus derechos frente a los industriales, los comerciantes y ante otras instancias del país.

Los pescadores estamos presentes en un camino sembrado de esperanzas y no podemos, como dirigentes, frustrar las expectativas de los millones de compañeros pescadores que están dispersos en los cinco continentes. El futuro será nuestro en la medida en que

lo construyamos nosotros mismos con la ayuda solidaria de los que están con nosotros, profesionales y técnicos.

Les ha hablado un hombre de trabajo, sin estudios profundos, pero con la experiencia de haber participado en la construcción de una organización nacional en Chile, de haber luchado por obtener el respeto de autoridades y profesionales. Espero que estas reflexiones ayuden a iluminar este camino que ya se emprendió desde la Conferencia de Roma, en 1984, y que busca el intercambio y conocimiento de todos los pescadores del mundo. No tardará en llegar el día en que una sola voz exprese el clamor de todos nosotros unidos en nuestra profesión a través de una organización internacional autónoma de los pescadores y trabajadores pesqueros».



METOPA DE AETINAPE

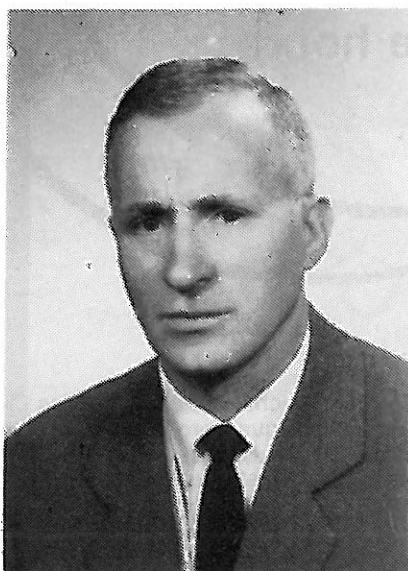
Elaborada en cerámica de Gres en color, esta metopa es una reproducción del escudo de AETINAPE.

Tamaño: 25 cm. x 22 cm.

Pedidos a la sede central de AETINAPE:

Avda. Gral. Sanjurjo, 16-18
2.º dcha. 15006 - La Coruña,
o en las Delegaciones.

Precio: 5.000 pesetas.



Mapas y cartas náuticas (II)

Por D. JOSE OUVIÑA SANTOS

Patrón de Pesca de Gran Altura
y Mecánico Naval Mayor

Un destacado avance en el desarrollo de la cartografía en cuanto a medidas, se consiguió a partir del siglo XVI debido a un mejor conocimiento de las tierras de nuestro mundo. En el transcurso de esa centuria y la siguiente, se idearon y utilizaron casi todas las proyecciones hoy en uso. Los continuos progresos en la materia, con los sucesivos descubrimientos a través de los mares en Africa, América y Asia, favorecieron particularmente la evolución de las cartas náuticas. En Australiza, supuestamente descubierta por los franceses en 1530 y, explorados parte de sus mares por los españoles sobre 1606, en su costa oriental fue el Capitán Cook quien realizó estudios de cartografía con levantamiento de planos hacia el 1770.

Con rumbos y distancias navegadas se confeccionaron cartas de mareas, apenas sin meridianos ni paralelos, donde se intercalaban varias rosas de los vientos formando con sus prolongaciones radiales, referidas a los principales rumbos, una especie de enjareado con trazados mayormente oblicuos. Fueron usadas estas cartas con profusión hasta comienzo del siglo XVII, aunque a veces la imaginación del autor sobrepasaba en fantasía la precisión requerida. Su confección mayormente se debía a italianos y mallorquines que entonces crearon escuela.

La declinación magnética aparece por primera vez en una carta del siglo XVI confeccionada por Alonso de Santa Cruz, cosmógrafo de la Casa de Contratación de Indias, aunque fue posteriormente Edmundo Halley en 1701 quien llevó a cabo una idea de líneas isógonas.

Se tiene conocimiento de que Américo Vespuccio tuvo en propiedad una carta de peculiar confección, dibujada por el mallorquín Gabriel de Vallseca en 1439, depositada en la Biblioteca Central de Barcelona. Otra digna de mención es la de Juan de la Cosa (1501), aunque su dibujo de la costa americana, apenas explorada, deja mucho que desear. Otras cartas portuguesas de características similares, con el Atlántico mejor delimitado, datan del 1540 y se conservan en Greenwich. Quizá la más famosa resulte la de Toscanelli, si bien fundamentada en la proyección de Tolomeo. En ella se contemplan las costas orientales de Asia relativamente cercanas a las occidentales de Europa. Se conjetura que Cristóbal Colón extrajo su genial clarividencia por el descubrimiento de América, considerando menor la esfericidad de la Tierra, ante la carta mencionada.

Entre los cartógrafos más renombrados entonces, destacan, entre otros, nuestro Juan de la Cosa, el alemán Martin Waldseemuller, el francés Nicolas Sansón, el portugués Diego Ribera y, sobre todo, el flamenco Gerardo Kremer, más conocido como Mercator.

La ciencia cartográfica entró por mejor camino al emplear definitivamente los meridianos y los paralelos con prioridad en las observaciones astronómicas, para cálculo de distancias determinantes de posiciones sobre la superficie de nuestro planeta. Un continuo avance en el conocimiento geográfico de las tierras descubiertas, hizo posible que su representación adquiriese mayor fidelidad.

A partir de principios del siglo XVI,

coincidiendo con el auge de la escuela de Flandes, comienza una decadencia de la cartografía española, inexplicable por el hecho de que en 1503 se crea la Casa de la Contratación de Sevilla, con su Centro Cartográfico. En él colaboran Juan Díaz de Solís, Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Américo Vespuccio.

Las isobáticas aparecen en el siglo XVIII, donde con anterioridad figuraban únicamente sondas aisladas. Y al aplicar nuevos sistemas de trabajo basados en principios astronómicos y geodésicos, se llegó a una notable perfección en el levantamiento de planos en cuanto a relieve y accidentes costeros, distancias, etc., siendo el holandés W. Senellius quien empleó inicialmente la técnica de triangulación, posteriormente usada con unanimidad hasta nuestros días. Se llega en la actualidad a la confección de mapas y cartas en sus distintas escalas, con una estimación de valor científico admirable.

Sobresalen para estos trabajos Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y Japón, también Francia, aunque en menor medida. En España, nuestro Instituto Hidrográfico de la Marina con su Sección de Cartografía, realiza una encomiable labor al editar un Catálogo de Cartas Náuticas levantadas sobre nuestras costas, según acuerdo del Congreso Internacional de Hidrografía de Londres. Merecen destacarse las publicaciones del Almirantazgo británico, con unas 7.000 cartas en su numeral y asimismo los Estados Unidos sobrepasando las 3.000 entre cartas generales y particulares.

Terminaré este comedido trabajo sobre cartas hidrográficas para la Marina y navegación sin olvidar las gnómicas para derrotas por círculo máximo, batimétricas, de radionavegación, de corrientes de mareas, de líneas isógonas, de líneas isoclinas, de líneas isodinámicas, de pesca —sobresalientes en nuestra profesión—, etc.

Mientras en los puertos del sur de España estallaba un «bloqueo» protagonizado por buques de madera, en defensa de la dignidad pesquera perdida por causa de los burócratas de secano, en Vigo llovía suavemente. En El Berbés y en la Plaza de Compostela las estatuas del pescador y la del almirante D. Casto Méndez Núñez, por efectos de la lluvia parecía que lloraban...

A la vista de los hechos que están ocurriendo en el sur, el almirante tal vez recordase las órdenes recibidas de aquel Gobierno de S.M. para que llevase a cabo el bombardeo de Valparaíso, puerto tan desprotegido como los barcos que se ven en la necesidad de someterse a la indefensión que supone pescar al amparo de un Tratado que Bruselas no defiende. Y no lo defiende, porque el señor Marín —hoy Comisario de Pesca— tal vez por las órdenes recibidas o por su ignorancia en los asuntos de pesca, como le demostró Víctor Moro en el Congreso de los Diputados, metió la pesca española a precio de saldo en la CEE.

Desconocemos los sentimientos del jefe de la Armada al recibir las órdenes del actual Gobierno del Estado, de enviar los más modernos buques de guerra contra una escuadra de madera. De una escuadra cuyo principal armamento son las redes o los anzuelos, movida por la necesidad de subsistencia de muchos hombres, que en su mayoría ni le consumieron al Estado su parte del presupuesto que destina para la Educación General Básica de los españoles.

Lo que no desconocemos es la actuación de estos sofisticados buques contra los barcos de pesca, que se vieron en la necesidad de protestar sobre el agua salada, como protestan los trabajadores de las industrias terrestres. Creemos que los conflictos terrestres han causado muchos más perjuicios que el actual «bloqueo», y nunca se han enviado a los tanques del ejército a reprimirlos.

También creemos no desconocer los sentimientos de los soldados forzosos de Marina, que en cumplimiento del art. 30 de la Constitución, que dice aquello de: «Los españoles tienen el derecho y el deber de defender a Es-

«España más quiere honra sin barcos...»

Por D. J. M. GARCIA
T. Pesquero

paña», se vieron en el «estado de necesidad» al formar parte de las tripulaciones de los buques de guerra, de colaborar en la represión de sus padres, hermanos y compañeros. Porque la Armada se nutre de soldados que por necesidad una Libreta de Navegación para ejercer su profesión civil sobre el mar, son llamados a cumplir su servicio obligatorio en la Marina de Guerra.

A la vista de estos acontecimientos, no deberá causar extrañeza que los pescadores recomienden a sus hijos que después de matricularse en Marina, para obtener la Libreta de Navegación, se declaren objetores de conciencia. Con ello evitarán situaciones como las que les tocó vivir a los soldados de los barcos represores. Porque si en el ejército se obliga a los que cumplen el servicio militar a cuidar de las «paveras», en la Armada tienen que participar en acciones de represión de ciudadanos civiles, como si fuesen profesionales de las fuerzas de seguridad del Estado.

Por compartir los sentimientos de indefensión de nuestros pescadores, al ver la actitud de la Armada en este caso, y compararla a la lentitud con que se pone en movimiento para acudir en su ayuda o auxilio cuando lo necesitan, como ocurrió en los últimos naufragios acaecidos, aunque corresponda al ministerio de Transportes y Comunicaciones cumplir estos cometidos...

Por el estupor que nos causaron las imágenes que nos mostró la TVE al ver como se atacaba a unos trabajadores que sin abandonar sus puestos habituales de trabajo permanecían a bordo de sus buques fondeados, sin agredir a nadie...

Por escuchar las explicaciones de los políticos que ejercen de delegados del Gobierno del Estado en Andalucía, tratando de justificar su actitud de no permitir que se les suministrasen alimentos a estos pescadores...

Por escuchar las explicaciones del ministro de Agricultura señor Romero, diciendo aquello de: «Estoy seguro de que llegaremos a un acuerdo satisfactorio, aunque tengamos que estar tres días y tres noches negociando»...

¿Por qué el hijo de un buen pescador, que desempeña el cargo de Secretario de Pesca, no informó a su ministro de que era necesario demostrar en su momento el interés que dice tener ahora, para que el Acuerdo de Pesca que negoció la CEE fuese tan satisfactorio como pretende que sea después de la reunión de la Comisión Mixta Marruecos-CEE?

¿Por qué no se escuchó a los pescadores antes de mandar a nuestra Armada contra ellos? ¿En manos de qué personas pone el Gobierno el mando de una región o de una provincia?

Por todos estos porqués, y por tantos otros que están afectando al sector pesquero en general, por haberlo sacrificado a los intereses de los países comunitarios y de otros que desarrollan sus flotas sin consumo interno, con la vista puesta en nuestro mercado. Y por los hechos acaecidos, es por lo que nos parecía que tanto el monumento que simboliza al pescador español, como la estatua del almirante vigués que descansa en el Panteón de Marinos Ilustres, en la hermosa tierra andaluza, desde su ubicación en la Galicia pescadora, están llorando de pena.

SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

SUMPESCA
S. Ltda.

PROVISIONISTA DE BUQUES

MUELLE DE RIBERA, 9

TELF.: 27 84 36

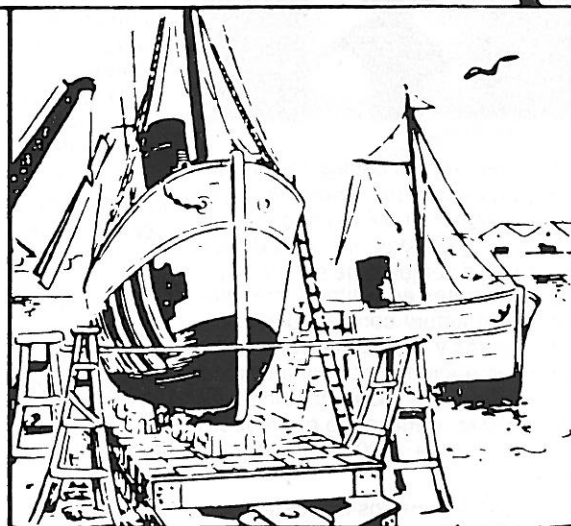
LAS PALMAS

Nuevos Servicios

- CHORREADOS Y FREGADOS CON AGUA
- PINTADOS EN VARADERO Y A FLOTE

DE CONSTRUCCION
NAVAL Y
REPARACION DE
TODA CLASE
DE
EMBARCACIONES DE
MADERA

T
ALLER



Talleres Medin

Talleres: Varadero de la Dársena
Teléfs. 20 70 68 - 20 72 53
LA CORUÑA



Plan de Señales Marítimas del MOPU

Faros: Guías de los Marineros en la noche

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

La imagen de las costas españolas va a experimentar un cambio destacado e importante. El MOPU secundado por Puertos y Costas, va a modificar gran parte del conjunto de señales marítimas existentes en el litoral, completando la red actual con 56 nuevos faros, 40 balizas y 18 radiofaros, radar y satélite con opción al control aéreo; al mismo tiempo armonizar modelos más vanguardistas, generando el proyecto una inversión de 4.606 millones de pesetas.

Los 5.226 kilómetros de costa española incluidos los archipiélagos y ultramar, están salpicados de luces, fijando en conjunto 163 faros, 76 balizas, 18 radiofaros, 3 sistemas Omega y 2 cadenas Daga en actividad. Galicia con 1.300 kilómetros de litoral accidentado, posee la mayor proporción con cerca de 50 faros, 2 sirenas de niebla y equipos sofisticados.

El balizamiento de las costas no es un hecho casual o anecdótico, constituye un servicio imprescindible a la navegación. La idea de utilizar señales fijas en la costa no es nueva en la historia. Estas ya fueron colocadas por los primeros colonizadores que a través del mar alcanzaron la Península Ibéri-

ca. Una reflexión remota nos sitúa en los primeros siglos de la incipiente navegación costera familiar. Se asegura que los primitivos marineros vascos al salir por la noche al mar se desorientaban, y en la atalaya del puerto un asignado encendía una hoguera que servía de punto de referencia. A estos serenos se les conocía como atalayeros, expresión a posteriori en gremios de mareantes, hasta el nacimiento de los actuales faros.

Al correr del tiempo evolucionaron los sistemas de señales marítimas, edificando en los ribazos de la costa casas y torretas blancas, visibles por el día y con destellos luminosos por la noche: faros, balizas, boyas luminosas, enfilaciones y luces de puerto, señales radioeléctricas y reflectores de radar, como son los radiofaros circulares, los direccionales, los sistemas hiperbólicos (Decca y Omega) y el sistema de radar Racón, y un grupo de señales marítimas sonoras entre las que se hallan sirenas, cañones, silbatos y campanas.

La Mariña con 120 kilómetros de extensión dominada por rías, cabos, islas y puertos concordantes, fija, nada menos, que 14 puntos luminosos en tan corto trecho, irradiando como término medio los faros 23 millas marinas. Situated en puntos objetivos náuticos, concretamente el faro de la Estaca de Bares entre dos mares, corrige el rumbo de crucero, su homónimo en la Coelleira, vigía del Barquero-Vicedo, balizas en Monte Area y Socastro en la ría de Vivero-Cillero, faro de Roncadioiro en Xove anuncia bajíos y el islote Ansarón, enfilaciones en el puerto de Alúmina-Aluminio, Burela y Foz; faro de San Ciprián señala su concha y los Farallones, isla Pancha a la entrada de Ribadeo y el faro de Tapia en el oeste asturiano, garantizan el balizamiento idóneo en la ruta nocturna a la navegación y el acceso fluido a los puertos enclavados en su litoral.



EL SECTOR PESQUERO EN LAS FUTURAS CAPITANÍAS DE PUERTO

En los próximos años vamos a ver desarrollar una completa transformación de las actuales estructuras de la Administración Marítima Central.

El Ministerio de Transportes, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, prepara un Proyecto de Ley que pretende reagrupar las distintas competencias sobre todos los departamentos que tienen algo que ver en temas relacionados con la mar; esto lo pretenden hacer partiendo de la puesta en funcionamiento de las futuras Capitanías de Puerto, las cuales se harían cargo de las funciones que actualmente tiene encomendadas en asuntos civiles las actuales Comandancias y Ayudantías de Marina. Estas Capitanías de Puerto que se proyectan crear estarían regentadas por Marineros Mercantes que actualmente se hacen llamar Titulados Superiores de la Marina Civil, aunque su verdadera y oficial titulación es la de Titulados de la Marina Mercante.

Por otra parte, el Instituto Social de la Marina tampoco se queda atrás en esta carrera que están llevando a cabo estos departamentos de la Administración por acaparar competencias en lo que sea, el caso es colocar a personas de confianza en puestos de la Administración para posteriormente controlar el mayor número posible de departamentos. En la revista «MAR» que edita el I.S.M., del pasado mes de octubre de 1989, informa de que se ha puesto en funcionamiento el programa INSPECMAR con el fin de controlar la seguridad laboral en buques de pesca; el equipo que va a realizar las inspecciones lo componen un inspector de trabajo, un médico de sanidad marítima y un profesional marítimo, se supone que titulado de la Marina Mercante como se deduce del artículo. Ninguno de estos señores ha pisado en su vida profesional un buque de pesca ni tienen la menor idea de como se trabaja en este tipo de buques, pero se supone que son los más indicados para dictar normas que regulen el cómo se tiene que trabajar en los buques de pesca.

En todo este proceso los Titulados de Pesca podemos quedar relegados, obligándonos a permanecer como simples espectadores y ver como otros colectivos o grupos ajenos al sector específico de la pesca deciden sobre el futuro de este sector, regulando y negociando nuevas leyes y convenios específicos que marcan el futuro del sector pesquero y consecuentemente el nuestro.

En la actualidad están aflorando conflictos en la pesca que son motivados en parte por los errores que se cometieron al negociar y planificar acuerdos de pesca en los cuales no se ha contado para nada con los profesionales que viven directamente el quehacer diario de este sector.

Los profesionales Titulados Náutico-Pesqueros tenemos que concienciarnos de que la única forma que tenemos de que se nos escuche de una manera civilizada y razonable es presentándonos como un colectivo agrupado y que estamos sobradamente capacitados para presentar y

desarrollar planes viables sobre el futuro del sector donde desarrollamos nuestra actividad profesional.

Es imprescindible el que se nos deje de ver como a un colectivo poco preparado e incapaz de decidir o planificar sobre los temas específicos de pesca, lo contrario es un reto que tenemos y para ello es necesario que nos presentemos como un colectivo cohesionado.

Por una evidente razón de dignidad profesional y eficacia de gestión todas las competencias en materia de pesca dependientes de estas futuras Capitanías deberán ser dirigidas por profesionales del medio, que sin duda alguna se encuentran en el colectivo Náutico-Pesquero, asimismo deberá diferenciarse entre puertos cuya actividad fundamental sea el transporte marítimo y aquellos otros cuya actividad sea la pesca, en estos últimos sería una incongruencia e irresponsabilidad, por razones sobradamente conocidas, que al frente de las mismas estuviese personal ajeno a dicho sector.

En la mar.

Alberto J.
P.M.C. y C.P.

¿PARA QUE?

Estimados compañeros de AETINAPE:

No sé si esta carta-denuncia se publicará en la revista de la Asociación, aunque ésta es mi intención, me valdría que vosotros os enterárais de la situación que viven una serie de personas que un día orientaron sus vidas al mar, que se esforzaron y sacrificaron por acercarse a este mundo tan duro y que después de todo se encontraron con que todo había sido inútil.

Me estoy refiriendo por supuesto a aquellas personas que como yo hemos estudiado los cinco años de la carrera Marítimo-Pesquera, sacando los cursos con esfuerzo, y en alguno casos sacrificando a nuestras familias, luchando día tras día por superarnos y aprobar las asignaturas, para que al final nos encontremos con que hemos perdido el tiempo, nos encontramos con que sin experiencia no nos admiten en los barcos, con que si no eres hijo de cual o amigo de tal no trabajas, y yo ya estoy cansado de todo esto, y quiero denunciar públicamente esta situación.

Me gustaría que todo aquel que lea esta carta comprendiera la situación por la que estamos pasando, que entendiese que ahora mismo los recién salidos de las Escuelas Náutico-Pesqueras somos auténticas piezas de adorno en esta sociedad sin poder ejercer nuestra profesión, que sepa la sociedad que nos sentimos inútiles, ya que la preparación que hemos recibido ha sido muy específica y no sabemos de nada más que no sea la mar.

Si acaso aquellos que queramos disfrutar de la sociedad en que vivimos tengamos que cambiar, si podemos, nuestra vocación y reciclarnos hacia otra actividad profesional.

Estamos viviendo una situación casi generalizada en la que los estudiantes Náutico-Pesqueros, salvo raras excepciones, no tienen trabajo seguro, sólo algunos por vínculos familiares al mundo de la mar lo consiguen. Yo llevo casi dos años en el paro y ni una vez me han llamado, conozco aproximadamente a doscientos compañeros en la misma situación. ¿Qué debemos hacer? ¿A dónde debemos acudir para encontrar trabajo y desarrollar nuestra actividad profesional?

Yo pienso salir de mi región y buscar trabajo en otras, porque no me resigno a perder mi vocación, ni mi ilusión y esperanza por trabajar en aquello que me gusta.

Una cosa más amigos de AETINAPE, vuestra revista está muy bien pero la orientáis para aquella gente que está embarcada y dentro de aquellas cuestiones que vosotros tratais, pero sería conveniente que también la orientáseis a aquellos, que como yo, todavía no están en la actividad profesional por causa del paro o en mi caso también como muchos por falta de experiencia, deseáramos informaciones orientativas de dónde se puede buscar trabajo, en fin, algo que nos ayude a encontrarlo, ya que nuestras oficinas de empleo del ISM no nos ayudan en absoluto y es más, creo que no cumplen su cometido.

Este sería mi ruego, esperando contar con vuestra colaboración os pediría que me enviáseis información al respecto, ya que trabajo los fines de semana en un bar y aun que gano poco me gustaría ser miembro de AETINAPE, y así ayudar a la causa común de los Náutico-Pesqueros.

Jesús A. Presa Alvarez
2-3 Puente
Piedras Blancas (Asturias)



UNA ASOCIACION EJEMPLAR

La Asamblea General de AETINAPE celebrada en la Casa del Mar de La Coruña el día 16 de diciembre pasado, consustancial con las anteriores que anualmente se vienen sucediendo sobre temas específicos, y los contactos periódicos personales por las provincias marítimas, confirman el criterio que el Patrón de la Asociación encarnado en la figura de José Manuel Muñiz Ríos, arropado por sus colaboradores, vela y dirige la nave con pulso firme y sabe hacia donde hay que llegar.

Para nadie es secreto que la constancia y tesón en la ambición de metas «sui generis», cuando éstas se sustentan de manera fehaciente —como en este caso— el reconocer «de facto» en sus justas aspiraciones al colectivo Náutico-Pesquero, tan importante en la industria marítima y sus derivados.

El compromiso asumido por AETINAPE basa su aspiración en consolidar en sus postulados profesionales el mayor raigambre social que el que se le atribuye, dimanante de un malentendido de imagen de receso obsoleto y sin relieve, como secuela del individualismo personificado sin constituir grupo asociativo reivindicativo que valorara la profesión al amparo de unas siglas. Afortunadamente, esto ahora no es así; y se puede afirmar que el curriculum sociable a través de AETINAPE tuvo sus cuotas de éxitos, aunque diste todavía de alcanzar el objetivo que, no obstante, se vislumbra en lontananza.

Para los que seguimos la trayectoria de AETINAPE por conducto de la revista del Ente, fiel reflejo de inquietudes y satisfacciones, y las voces de alerta en los medios de comunicación sobre lagunas en la legislación marítima, deficiencias en embarques, prevención de accidentes de trabajo y salvamento de naufragos, contemplamos, con optimismo, las mejoras logradas en el campo profesional y social, en síntesis: mayores cuotas de mando a los Mecánicos Navales en analogía con sus conocimientos, superiores dotes de valoración a los titulados de Puente con mayor incidencia, si cabe, en Pesca que en Mercante, ser oídos en los organismos del ramo, el reconocimiento por Decreto Ministerial de los titulados de Máquinas, impulso del proyecto de Ley de Ordenación y Reforma de la Marina Mercante, igual trato en las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, promesa de la Administración para colaborar con los técnicos afectados, planes de salvamento y, la significativa buena acogida de la revista AETINAPE en los organismos oficiales por su atractivo contenido en materias candentes y sus prestigiosos colaboradores; son méritos a considerar pensando en la puesta de largo a corto plazo del sector cuestionado, que una vez los proyectos se hagan leyes, debemos congratularnos o admitir que en la culminación de las mejoras, tuvo parte la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros.

P.S.V.
San Ciprián (Lugo)

«ACUERDO DE RABAT»

Acta de la reunión extraordinaria de la Comisión Mixta prevista en el marco del Acuerdo sobre las relaciones en materia de pesca marítima entre el reino de Marruecos y la CEE. Rabat, 19 y 20 de marzo de 1990.

2. PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS EN CASO DE APRESAMIENTO

Antes de pasar a examinar este punto del orden del día que había sido objeto ya de intercambio de puntos de vista en las Comisiones Mixtas anteriores, las dos partes reafirmaron su compromiso común en respetar los principios incluidos en el Acuerdo sobre las relaciones en materia de pesca marítima entre el reino de Marruecos y la CEE y, de una manera especial, aquellos a los que se refiere su preámbulo y que subrayan:

—el ejercicio por parte de Marruecos de sus derechos soberanos en su ZEE de 200 millas a los efectos de la exploración, la explotación, la conservación y la gestión de los recursos, con arreglo a los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y

—el interés común de la Comunidad y de Marruecos en la conservación y la gestión racional de los recursos pesqueros.

La delegación comunitaria, al referirse a las reuniones de las Comisiones Mixtas anteriores reiteró su solicitud de que se aporten precisiones en los casos de apresamiento de un barco comunitario.

A este respecto, la parte marroquí expresó su deseo de mejorar aún más y respetando plenamente la legislación marroquí, los procedimientos administrativos en caso de apresamiento.

Para ello, las dos partes acordaron lo siguiente:

2.1. Comunicación.

De cara a facilitar el diálogo entre los agentes encargados de la policía pesquera y los pescadores comunitarios, se distribuirá un formulario en idiomas francés y árabe en el que se recogerán algunas cuestiones tipo en instrucciones dirigidas a las autoridades marroquíes encargadas de la policía pesquera.

Se distribuirá asimismo a los barcos comunitarios el mismo tipo de formulario traducido en las diferentes lenguas de la Comunidad.

La Comisión de las Comunidades Europeas se compromete a distribuir a los barcos comunitarios un modelo de formulario de acta utilizado por las autoridades marroquíes encargadas de la policía pesquera en los diferentes idiomas de la Comunidad.

En anexo a este modelo, se adjuntará la lista de los diferentes tipos de infracciones así como la referencias de los artículos de la legislación marroquí a las que se refieran.

Las dos partes se comprometen a distribuir estos documentos a los destinatarios en el plazo más breve.

2.2. Transmisión de la información.

El Ministerio de Pesca Marítima y Marina Mercante informará a la delegación de la Comisión en Rabat en un plazo de 24 horas sobre cualquier apresamiento de un barco de pesca comunitario que faene al amparo del Acuerdo y que se produzca en la ZEE de Marruecos y transmitirá simultáneamente un breve informe de las circunstancias y razones que han llevado a proceder a ese apresamiento.

2.3. Acta de apresamiento.

El capitán del barco deberá firmar este documento una vez se haya realizado la constatación consignada en el acta elaborada por la autoridad marroquí encargada de la policía pesquera.

Deberá conducir el barco al puerto marroquí que le indique la autoridad marroquí encargada de los controles en el mar.

Esta firma no prejuzga los derechos y obligaciones que el capitán puede es-

grimir ante la infracción que se le imputa.

2.4. Resolución del apresamiento.

De acuerdo con las disposiciones del Dahir de 23 de noviembre de 1973, por el que se establece la reglamentación sobre pesca marítima, la infracción podrá encontrar una solución de las dos formas siguientes:

—por vía transaccional:

se determinará la cuantía de la multa impuesta dentro de una horquilla comprendida entre un mínimo y un máximo previstos por la reglamentación marroquí y teniendo en cuenta varios parámetros, en particular, el registro del buque, la naturaleza de la infracción cometida y los resultados sobre el estado de los recursos y su alcance económico;

—por vía judicial:

en caso de no resolverse el asunto por el procedimiento transaccional y que se persiga al infractor ante una instancia judicial competente, por parte de la autoridad competente se establecerá una fianza bancaria con arreglo al artículo 110 del Dahir de 31 de marzo de 1919 en el plazo más breve, y ésta será depositada por el armador en el banco que determinen las autoridades marroquíes.

La cuantía de esta fianza no podrá ser superior a la cuantía máxima de la multa que prevé la legislación nacional para la infracción en cuestión y tendrá en cuenta la gravedad de la presunta infracción.

La fianza bancaria no será recuperable antes de que concluya el procedimiento judicial.

La autoridad competente resolverá positivamente en el momento en que se produzca una sentencia sin condena del capitán del barco afectado.

En el caso de una condena con una multa inferior a la fianza depositada, el saldo restante será devuelto tras producirse la sentencia y una vez deducidos los gastos judiciales.

El barco y su tripulación serán autorizados a abandonar el puerto:

—ya sea cuando hayan cumplido las obligaciones derivadas del procedimiento transaccional;

—ya sea cuando se haya realizado el depósito de la fianza bancaria a la espera de que se cumpla el procedimiento judicial.

2.5. Caso de infracciones repetidas.

Las autoridades marroquíes comunicarán a las autoridades competentes de la Comunidad la lista de los barcos reincidentes.

2.6. Métodos de medición de las mallas y talla de los pescados.

Con el fin de evitar cualquier eventual cuestionamiento en lo referente a la interpretación de las dimensiones de las mallas autorizadas y a la talla del pescado que determinan la reglamentación marroquí y el Acuerdo pesquero Marruecos-CEE, la delegación comunitaria se ha comprometido a poner a disposición de las autoridades marroquíes el número necesario de calibradores e instrumentos de medidas para las tallas que completarán los instrumentos de que dispone ya Marruecos. Estos instrumentos standard son del mismo modelo que los que utiliza la CEE.

2.7. Delimitación de las zonas prohibidas.

Las autoridades marroquíes comunicarán a la CEE antes del 1 de abril de 1990 la delimitación actual, por coordenadas, de las zonas prohibidas para el ejercicio de la pesca distintas de las que se prevén en el Acuerdo y se comprometen a comunicar cualquier modificación en el futuro de estas zonas.

2.8. Paso inocente de los barcos pesqueros.

La delegación comunitaria mencionó el derecho de paso inocente de los barcos de pesca comunitarios en aguas marroquíes.

La delegación marroquí indicó que se garantizaba este derecho a todos los barcos en la medida en que este derecho se ejerza con arreglo a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En este caso, los barcos pesqueros deberán tener estibados todos sus

artes de pesca a bordo con arreglo a la reglamentación internacional y nacional en la materia.

Como conclusión a este punto, la delegación marroquí quiso recordar las consecuencias desagradables provocadas por el bloqueo de algunos puertos comunitarios. Subrayó que más allá de los importantes perjuicios morales, pérdidas económicas y financieras causadas por la suspensión de la actividad portuaria para el sector pesquero marroquí y para el que Marruecos tiene derecho a solicitar indemnización; este bloqueo afectó también las relaciones entre Marruecos y la Comunidad.

La delegación comunitaria tomó nota de ello y estuvo de acuerdo en que dicha situación no favorece el desarrollo de las relaciones entre Marruecos y la Comunidad y declaró que velará porque no se repitan estos incidentes. Además subrayó que el proceso iniciado en el seno de la presente Comisión Mixta, cuyo objetivo es mejorar los procedimientos a aplicar en caso de apremio, contribuirá a evitar el que se repitan estos incidentes.

ENTREGA DEL PREMIO «GREGORIO LOPEZ-BRAVO» DE INGENIERIA NAVAL A UN TRABAJO SOBRE SEGURIDAD EN BUQUES PESQUEROS

Se trata del sector industrial español con mayor siniestralidad.

El sector pesquero presenta en España mayor índice de siniestralidad que otras industrias consideradas hasta ahora las más peligrosas, como la construcción o la minería del carbón. Así se demuestra en una documentada investigación sobre este tema realizada por el ingeniero naval José Antonio Lagares con la que acaba de ganar la edición 1989 del premio «Gregorio «López-Bravo» de ingeniería naval.

Con excesiva frecuencia aparecen en los medios de comunicación noticias sobre siniestros ocurridos a buques pesqueros, que hacen al público plantearse graves interrogantes sobre el porqué de estas tragedias y el modo de evitarlas.

El sector pesquero es el de mayor siniestralidad de la industria española. Esta conclusión se deduce del análisis comparativo de las estadísticas de accidentes en las diferentes ramas de la industria.

El autor premiado propone una Seguridad Marítima Integral que contemple todos los factores incidentes: buque, ruta y medio físico, medio humano, y cuando el accidente ocurre, una atención eficaz a la supervivencia de las personas.

Tras el análisis de la siniestralidad del sector pesquero, sus causas, y de la situación actual de los medios de salvamento en los buques, el autor realiza una Propuesta de Reglamento de medios y equipos de salvamento a bordo de los buques pesqueros. Algunos aspectos contemplados son: establecimiento de una zona de pesca glacial, aplicación del criterio de «un solo fallo» a los equipos de salvamento, obligatoriedad de realización de ejercicios de salvamento en puerto. De llegarse a concretar, estas medidas habrían de reducir significativamente el índice de siniestralidad que presenta el sector, contribuyendo así decisivamente a proteger la vida humana en la mar.

OPOSICIONES

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones Pesqueras; Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera; Instituto Español de Oceanografía, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE.

BOLSA DE EMBARQUE

Continuamos trabajando para tratar de resolver los problemas de compañeros nuestros que se encuentran en el paro. Para que esta labor sea eficaz, se necesita la ayuda de todos, porque este es un trabajo colectivo y, dado que disponemos de muy pocos medios materiales para llevar a cabo tal función nos es imprescindible tal ayuda.

Pedimos a cuantos sepan de algún puesto de trabajo en la mar o en tierra, nos lo comuniquen, para ponerlo en conocimiento de los compañeros que se

encuentran en paro. Por otro lado, todos los que se encuentren sin trabajo deben comunicarlo a la Secretaría de esta Asociación, para poder facilitarles un puesto de trabajo vacante cuando se produzca.

LOS PRECIOS DE LAS CONFERENCIAS RADIO-MARITIMAS, OBJETO DE UNA CAMPAÑA DE LAS DIFERENTES FLOTAS PESQUERAS

El reciente incremento de los precios de las conferencias radio-marítimas ha ocasionado numerosas protestas entre los tripulantes de los buques que faenan en las diferentes flotas.

La marginación que sufren los trabajadores del mar se manifiesta en que no disponen, como los de tierra, de unas determinadas horas en las que el precio de las conferencias se reduce, ni siquiera durante los días festivos.

Si bien la protesta dirigida contra la Compañía Telefónica Nacional de España, y encaminada a que todos los colectivos marítimos y autoridades ejerzan la presión oportuna ante la compañía pública partió del banco canario-sahariano, son la totalidad de las flotas las que se ven perjudicadas por la no diferenciación tarifaria. Se condisera

que, además, dadas las especiales circunstancias del trabajo en el mar, los precios de los teléfonos debieran estar incluso más bajos, para así compensar las largas temporadas de ausencia del medio familiar que tiene que padecer el trabajador.

Según anunciaron los portavoces del banco canario-sahariano, la campaña de protesta incluirá un gran despliegue de manifestaciones favorables a la reforma del sistema de pago de las llamadas telefónicas.

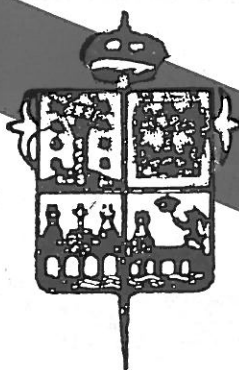
REUNIONES

Entre las actividades más importantes llevadas a cabo por representantes de AETINAPE, caben destacar, entre otras, las siguientes reuniones:

Presencia del Presidente de AETINAPE en la Organización Marítima Internacional (OMI) para asistir al 19.º período de sesiones del Subcomité de Normas sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, reunión celebrada en Londres, sede de esta organización.

Con el Presidente de la Xunta de Galicia, don Manuel Fraga; Secretario de Pesca Marítima, don José Loira Rúa; Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, don Enrique López Veiga; Director General de la Marina Mercante, don Rafael Lobeto Lobo; Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, don Fernando Pastor; Primer Secretario de la embajada USA, don Richard A. Rorvig; Director General del Instituto Social de la Marina, don Jesús Muela; Director General de Ordenación Pesquera, don Rafael Jaén.

Asimismo se han celebrado reuniones en la Delegación de Gijón y en diferentes puertos con alumnos y Titulados Náutico-Pesqueros, y como siempre encuentros periódicos con los medios de comunicación social. AETINAPE agradece a todos muy sinceramente su inestimable colaboración con los hombres del mar.



Pescados Varela, S.A.

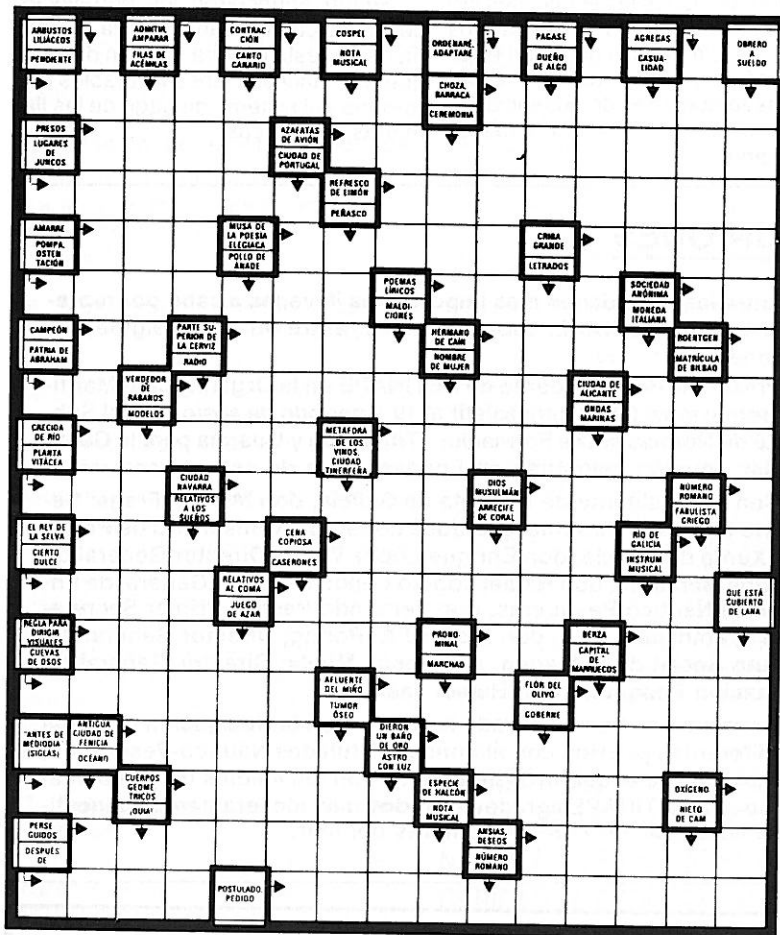
Especialista en derivados de la Merluza
Kokotxas, Huevas, etc.
y
Bacalao seco

Euskadi Etor Bidea, 55-1ª dcha.
Teléfonos 399602 y 399946

PASAJES SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

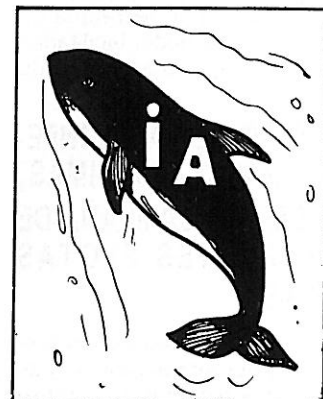
PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



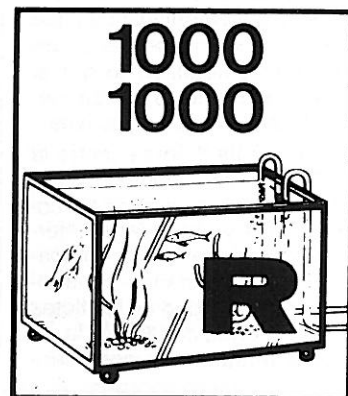
JEROGLIFICOS

Núm. 1



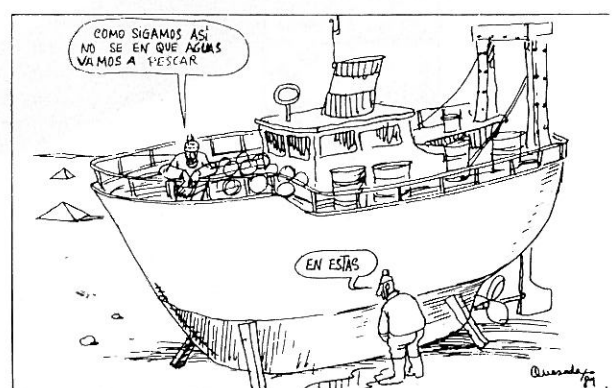
¿Qué comerá la niña?

Núm. 2



¿Trajiste algo para el suelo?

HUMOR



NO ES JUSTO QUE LOS DEMAS LO HAGAN POR TI, COLABORA EN LA DEFENSA DE TU PROFESION



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AFILIADO N.º

Apellidos

Nombre E. Civil Edad

Nacido en Provincia el día

Hijo de y de D.N.I. n.º

Domicilio n.º Teléfono

Localidad Provincia

Título que posee N.º

Empresa Rama
(Pesca - Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Banco o Caja de Ahorros N.º C/c.

Oficina de N.º L/Ahorro

Titular D.

en a de de 198

Muy Sres. Míos:

Ruego a Vds. que con cargo a mi Ctā. con Vds. hagan efectivos los recibos
que les sean presentados por la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTI-
CO PESQUERA, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐

ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006-LA CORUÑA

La cuota de inscripción es de 4.000 pesetas y la cuota mensual de 650 pesetas.

(Rogamos envíen una fotocopia del D.N.I. y de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima)

SERVICIOS

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES AMADO, S. A. La Coruña
Fernández Latorre, 28-30
(981) 247500 - 247675

ASTILLEROS

ASTILLEROS LUZURIAGA, S. A.
Apartado 21, San Sebastián. Pasajes de San Juan (943) 35 46 40 (4 líneas)
Telefax 35 44 46

ASTILLEROS ARMON, S. A.
Avda. del Pardo, s/n. Navia - Asturias
(985) 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70
Telefax (985) 63 17 01

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA
Of. Puerto. C. Arenal, 1 ... (981) 187001
Of. Pral. Rúa Nueva, 30 ... (981) 187000

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO
Policarpo Sanz, 21 (986) 815000

CABLES

TYCSA
Paseo de Gracia, 7 - Plantas, 3.ª y 5.ª
08007-Barcelona (93) 3176100

EFFECTOS NAVALES

PAZBEN. C/ Tauro, 80-2.º
Las Palmas de G. Canaria. (928) 267652

COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.
C/ Juan Rejón, 127. Las Palmas de Gran Canaria (928) 272727-272345

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

GENERADORES ELECTROLITICOS TORREIRO

Polígono Pocomaco, Parcela E-31
La Coruña (981) 297755-297663

IRCE, S. A.
Vial V. Parcela 72 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 278313-278407

NAVAL-INDUS, S. A.
Vial XIII, Parcela 3 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 274204-274208

ELECTROMECHANICAS PASAIA, S. A.
Euskadi Etorbidea, 53. Gudarien Plaza.
Apartado de Correos 166.
Pasajes de San Pedro (943) 398446

Para anunciarse en esta página, póngase en contacto con la Oficina Central de AETINAPE o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S.A.
Oficina: C/ del Aire, 22. Talleres: C/ Toledo, 23 - La Calzada - Gijón, ... (985) 324318

NAVILEKTRA, S. A.
C/ San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro
Guipúzcoa (943) 390041 - 390652

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) ... (943) 398757

TRICASA. Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela 30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852

TECNASA, Técnicos Navales, S. A.
Explanada Muelle Rivera. Edif. Shovhispan
Las Palmas de G. C. (928) 268146-264969
Télex: 96421 TNL-P-B

PESCADOS VARIOS

PESCADOS VARELA, S. A.
Euskadi Etor Bidea, 55-1.º Dcha. Pasajes de S. P. Guipúzcoa (943) 299602-399946

PLANOS

PLANITEC, S. L.
Velázquez Moreno, 49 - Vigo
(986) 222919 - 222918

PROVISIONISTAS DE BUQUES

CASA CUENCA «SHELL»
Pontejos, 5. La Coruña ... (981) 223776

SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9
Las Palmas de G. Canaria. (928) 278436

RECAMBIOS

MARQUIN
Bajada Santo Tomé de Freijeiro, 50
36210 VIGO (986) 472686

REDES

REDES SALINAS, S. L.
La Cerca (Carretera Ctrial.-Alicante). Callosa del Segura (Alicante) (965) 310408-310354

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes ... (943) 390241

REMOLQUES GIJONESES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo.
Gijón 342101-321295

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa) (943) 391944

GAMBUZA
Serafin Avendaño, 6
Vigo 430007-431273 - Part. 201927

SUMIMAR, S. A.
Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 - Parcela 1, A-B
(943) 492487 (7 líneas) - Fax 943 - 492570
20100 - LEZO (Guipúzcoa)

TRESPA, S. A.
Lezo-Bidea, 9 - Pasai Donibane
(Guipúzcoa) (943) 512834 - 512470

TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L. C/ Juan Rejón, 94. Puerto de La Luz (Las Palmas) ... (928) 264030

MARTINEZ. Carretera del Puerto, s/n.
San Ciprián-Lugo ... (982) 594292-594154

TALLERES DE LA GUARDIA
Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz (Las Palmas) (928) 266486

MANUEL SILVA, S. A.
El Musel-Gijón (985) 311891 / 08

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

HNOS. SANTANA. Blas de Lezo, 10
P. de La Luz (Las Palmas) (928) 270655

TALLERES NAVALES

TALLERES MEDIN. Varaderos de la Dársena. La Coruña (981) 207068

EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063

NAPESCA. Urb. El Cebadal, Vial 11, Parcela 234. Las Palmas de Gran Canaria ... (928) 277521-279531
266247-220500

TURBOCOMPRESORES NAVALES

TURNAL
Cayetana Manrique, 14. Las Palmas de Gran Canaria (928) 274674-274928

VIVIENDAS

PROMOTORES RIVERMIÑO, S. L.
Constructor: ATANES. Rúa Otero Pedrayo
(981) 871474 - 840396 - 830415
Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

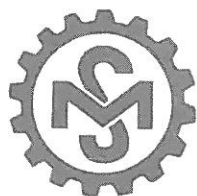
SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

JEROGLIFICOS:

N.º 1: (MAR-IA-SOPA) = María, sopa.

N.º 2: (C) (O) (M) (P-R-ECERA) = Compré cera.





TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

TELEFONOS (985) 32 18 91/08 - TELEX 87642 SILVE
EL MUSEL - GIJON

REPARACIONES MECANICAS EN GENERAL
CALDERERIA, AJUSTE, ELECTRICIDAD
REPARACIONES FRIGORIFICAS
REPARACION Y MANTENIMIENTO A BORDO DE BUQUES
CON SERVICIO TECNICO PERMANENTE



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES

SISTEMA DE PESCA DE PALANGRE

SPEEDOLINE

REPRESENTANTES



ASTILLEROS LUZURIAGA/S.A.



CONSTRUCCION Y REPARACION DE
BUQUES DE PESCA Y MERCANTES

2 DIQUES FLOTANTES DE 2.000
y 4.000 TONELADAS DE FUERZA
ASCENSIONAL

Teléfono 52 63 00

Télex 36326 ASTI-E - Fax 515296

Telegramas: ASTILUZU-PASAJES

Apartado 21 - San Sebastián
PASAJES DE SAN JUAN

TRABALLAMOS CON ILUSION, PARA ABRIR A TODOS NOVAS ILUSIONS

Traballamos para nos identificar
coa nosa rexión e apoiar
o seu medre e desenvolvemento.

Traballamos para estar
na primeira liña do futuro,
oferecendo novos servícos.

Traballamos para alcanzar
un alto degrau de profesionalidade
a todos os niveis

**Traballo ao que estamos comprometidos
por ser a primeira Caixa de Galicia.**



CAIXA GALICIA