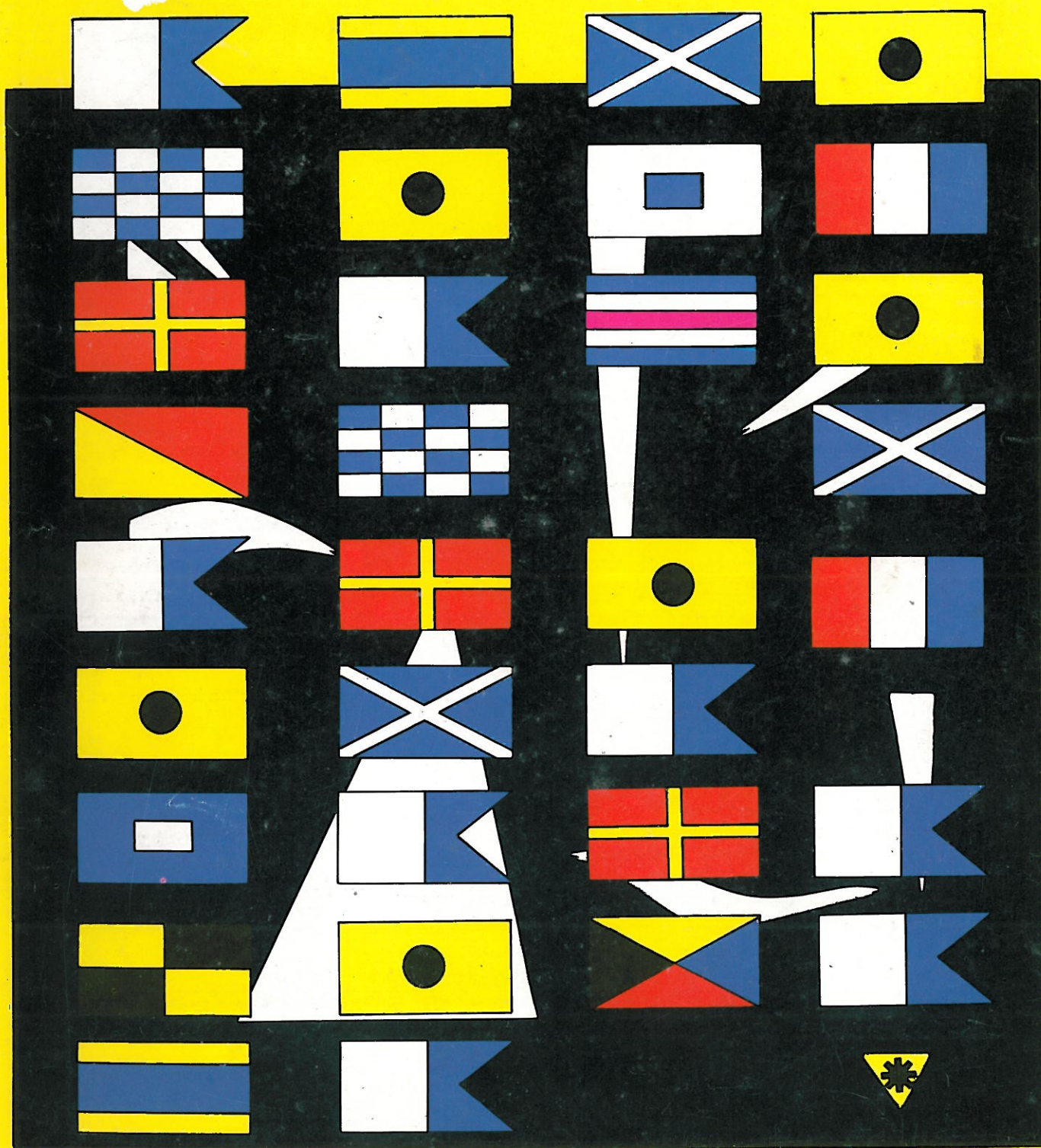
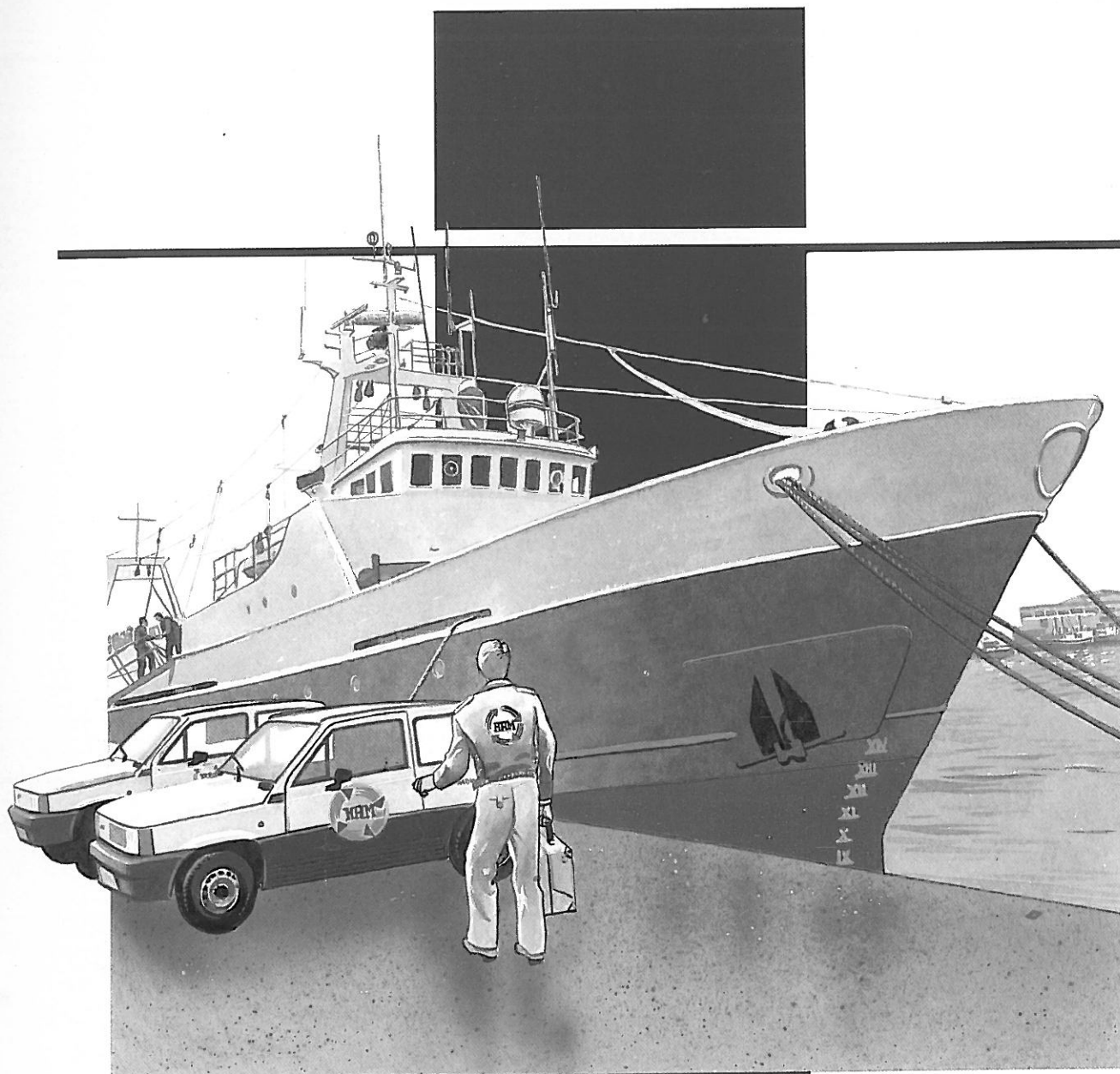


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

JULIO 87 - N.º 18





SERVICIO

A la hora de adquirir un equipo electrónico para su buque, además de cumplir las condiciones técnicas precisas, Vd. quiere y necesita contar con el respaldo de un buen servicio post-venta.

Alcanzar un alto nivel de efectividad en el campo del servicio es realmente difícil. HISPANO RADIO MARITIMA aceptó este reto y hoy está en condiciones de garantizarle el mejor y más personalizado SERVICIO, para sus equipos electrónicos.

29 delegaciones propias y 35 agentes homologados, además de la red mundial RAMAC y de nuestras compañías asociadas, no sólo constituyen la más extensa red de servicio, sino la más profesionalizada del sector.

**ALGO MUY
IMPORTANTE
ENTRE NOSOTROS...
y Vd.**



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**



SEDE CENTRAL: c/. Julián Camarillo, 6 - Tel. 754 37 00* - Telex 42727 HRMJE E - 28.037 MADRID

A LOS GRISES LES VA LA MARCHA

A veces, insistir es la única forma de lograr un objetivo deseado. Otras veces, la insistencia es un estéril ejercicio de voluntad democrática y negociadora. Ahora bien, casi siempre, el insistir es el último recurso que le queda a alguien que ha sido despreciado desde el insulto o desde la prepotencia.

Y como nos honra reconocer que estamos siendo despreciados por la Dirección General de la Marina Mercante, por ello mostraremos las cosas así de claras: El Jefe de esa casa, José Antonio Madieto, está jugando con nosotros... está precipitando nuestra paciencia hacia una meta indefinida.

Comenzamos a estar un tanto hartos de vergonzosas disculpas. Decir a estas alturas de los tiempos que un departamento de la Administración carece de gabinete jurídico... es mucho decir... sobre todo para alguien que no sabe qué decir. La verdad es que podía haberseles ocurrido otra disculpa menos autodenigratoria, porque como en realidad estén hablando en serio al decir que la Dirección General de la Marina Mercante no tiene abogados, la función se torna ya comedieta del más puro estilo esperpéntico.

El objetivo y la finalidad de todas las molestias que nos estamos tomando para dialogar con la administración —y esto es otra insistencia— tienen un único sentido: tratar que la situación de los titulados Náutico-Pesqueros que prestan sus servicios en la flota de este país, mejore, para que con ellos mejore también la eficacia del sistema productivo que de ella depende.

Partiendo de esta base honrada y de la que nos sentimos orgullosos, podemos echar un vistazo para ver cómo se dispone ante nuestros ojos el panorama administrativo de esta parcela sin límites definidos donde se asiente el gobierno marítimo del país.

Las reuniones para negociar la situación de los titulados Náutico-Pesqueros en la Marina Mercante no se continuaron porque José Antonio Madieto no las convocó. Quizá esperen nuevas presiones de base. Las tendrán, pero algo más contundentes que los pasados paseillos triunfales por el coso madrileño, como dirían los taurinos, pues como parece, utilizando un lenguaje algo más actual, a estos señores de los despachos "les va la marcha".

Pretendemos únicamente que se nos convoque a una reunión de forma civilizada, esto es, con un orden del día que nos sirva de guía para las conversaciones que ambas partes tenemos que estudiar previamente, como se hace en cualquier foro de consultas o discusiones mínimamente serio.

La eficacia de la política de seguridad continua siendo demostrada diariamente cuando las secciones marítimas de los periódicos continúan llenándose de crónica negra y las estadísticas tristes de los incidentes en el mar ascienden vertiginosamente. No es difícil de recordar la actitud crítica hacia anteriores administraciones que mantenían quienes hoy ocupan los lugares de aquellos príncipes tan malos. Hoy, con nada cambiado, los antiguos críticos esconden sus cabezas bajo las alas y se delatan ineficaces y arribistas.

Por otra parte, la administración se encuentra paralizada. También José Antonio Madieto era de los que denunciaban este extremo cuando todavía él no era un pobre principal. Hoy esa misma persona que antes tanto problema tenía, es uno de los artífices de la parálisis administrativa del sector marítimo, con el resto de la cúpula gubernamental encargada de su ordenación.

Pero independientemente de que Madieto sea el nuevo artífice de esta parálisis administrativa, según informaciones a las que hemos tenido acceso, es también la Dirección General de la Marina Mercante quien frena y obstruye procesos en marcha, dinamizados por otros departamentos, que, como el relativo a las competencias de los Mecánicos Navales, contribuirían a poner luz en las oscuras tinieblas de este sector tan escaso en alternativas que ofrezcan soluciones de progreso para los trabajadores del mar.

Desgraciadamente, no podemos decir nada nuevo. No podemos, aunque ganas no nos faltan, ser más optimistas. Con o sin "cambio"; con o sin "voluntad negociadora". Con o sin "trabajo efectivo", todo sigue igual; todo sigue siendo así de gris. Madieto es sólo una prueba —contundente, eso sí— de ello. Ahora, que por nuestra parte, si lo desea, y así lo parece, tendrán movida. Porque les va la marcha.

A.E.TI.NA.PE



Utilizando las letras identificativas del código internacional de señales, en la portada de este número, puede descifrarse el siguiente mensaje: ADMINISTRACION MARITIMA PARALIZADA.

SUMARIO

SUMARIO

	PAGINA
Norte	1
Especial	3
Informe	8
Homenaje	13
Colaboraciones	15
Entrevista	30
Especial	36
Colaboraciones	37
Opinión	50
Noticias	54
Publicaciones	57
Pasatiempos	58
Servicios	60

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

AETINAPE

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

Nº 18 - JULIO 1987

Edita

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

Avda. General Sanjurjo, 8-1 º Izqda.

Teléfonos: 299614 - 299577

15006 - LA CORUÑA

Imprime:

VENUS

Dep. Legal: C-1.760 - 1982

DELEGACIONES:

GIJON

Eduardo Castro, s/n. Telf. (985) 325808

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

Villalonga, 70. Telf. (971) 232950

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - puerta 4

PASAJES:

Euskadi Etor Bidea, 51. Telf. (943) 399265

HUELVA:

Cabeza Rubia, 36. Telf. (955) 224581

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Avda. del Puerto Naos, 1. Telf. (928) 810600

VIGO:

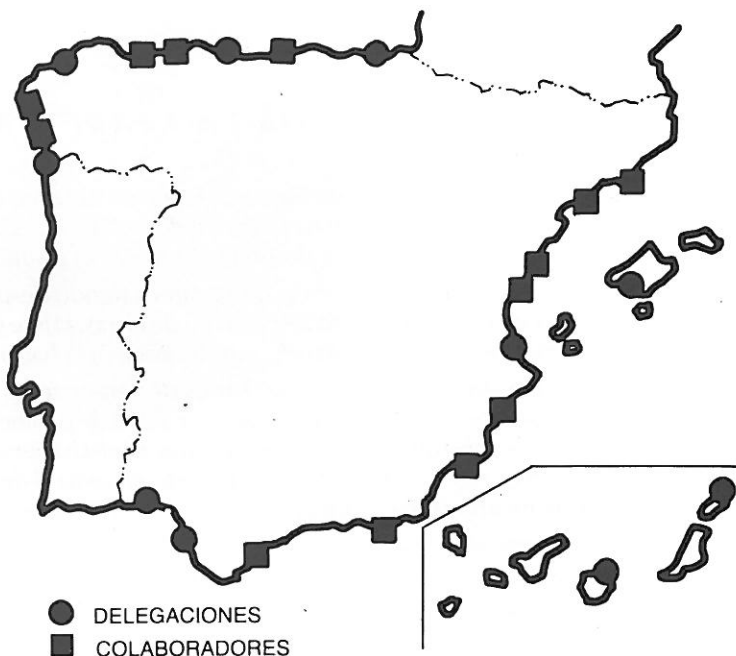
García Ollóqui, 4-of. 4. Telf. (986) 227742

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5

Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)

Telf. (928) 222114



● DELEGACIONES
■ COLABORADORES

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
Antonio Iavi Romero

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol
Eduardo Rodríguez Quiles

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez
Manuel Morales Cruz

PAIS VASCO (Pasajes):

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

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenzo 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:

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

MUROS:

Ramón Martínez Caamaño

AVILES:

Antonio Asteizna Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez
Blas Isaac Pérez
José Isaac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE:

Luis Domínguez de la Iglesia, Antonio Gutiérrez Martínez, Felipe Porta Vila, José Ouviaña Santos, José Oliveira Avendaño, José Baliño García, Santos Fuertes Fernández, Carlos Riestra Rivas, Ismael González Pellicer, M^{re} Cristina de Castro, Miguel S. Peña, Francisco Corral Combarro, José Ignacio Espel Fernández, Juan José Amador Vela, Tte. Coronel Mario del Río.

PRIMERAS JORNADAS NACIONALES SOBRE ENSEÑANZAS MARITIMO-PESQUERAS

Representantes de AETINAPE se encuentran desde hace unas semanas realizando diversos contactos y gestiones al objeto de realizar durante los días 26 y 27 del próximo mes de Noviembre en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo, las 1as. Jornadas sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras. Estas Jornadas que estarán organizadas por AETINAPE, cuentan ya con la colaboración de la Asociación de Profesores de Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Instituto Social de la Marina, Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, Viceconsejería de Pesca del Gobierno Vasco y Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, siendo el deseo de los organizadores contar con la colaboración del resto de las Comunidades Autónomas del Estado que tienen una importante presencia en este campo educativo y además

han asumido transferencias en esta materia y evidentemente esperamos la presencia y participación de todas las Escuelas e Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, a los que ya se les ha enviado invitación al respecto. AETINAPE entiende que es de vital importancia que estas Jornadas cuenten con la presencia de un alto responsable del Ministerio de Educación y Ciencia y de algún representante de una importante escuela Marítimo-Pesquera de un país de la CEE, para ello se están realizando las gestiones al efecto. La presencia de autoridades académicas del ámbito marítimo de la CEE en este evento debemos aprovecharla para tratar de que nuestros titulados y autoridades tengan un conocimiento más riguroso del funcionamiento de las enseñanzas Marítimo-Pesqueras y en consecuencia de la proyección profesional de los titulados en el conjunto de la CEE.

El motivo fundamental de la celebración de estas Jornadas, es tratar de crear el foro y el clima necesarios donde estén representado el mayor número posible de personas e Instituciones involucradas directa o indirectamente en la enseñanza Marítimo-Pesquera de nuestro país. En el próximo número de AETINAPE informaremos de los actos y programas a desarrollar con motivo de este importante evento. AETINAPE agradece su deferencia a las personas, Organismos e Instituciones que ya han manifestado su deseo de participar y ayudar a que estas Jornadas sirvan para dar un histórico impulso a la tan polémica y necesaria reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras en España.

AETINAPE



TRICASA



- Reparaciones navales y venta de maquinaria marina e industrial
- Distribuidores exclusivos para Canarias de motores Baudouin

Urbanización El Cebadal. Vial 1. Parcela 30 G.
Télex: 95091 ATRI - E. Apartado 2325

Teléfonos: 22 28 52 - 53
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

XV CONFERENCIA INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS

Organizadas por la Cruz Roja del Mar, se celebraron en La Coruña los actos de la XV Conferencia Internacional de Salvamento de Naufragos, del 1 al 6 de Junio del año en curso, el acto de apertura fue presidido por su Majestad el Rey y la clusura por S.A.R. el Conde de Barcelona.

Durante estas Jornadas, en las que participaron representantes de 27 países y de otras tantas organizaciones de Salvamento de Naufragos que con sus conocimientos y debates han desarrollado una importante labor en este campo, cabe destacar además de las diversas ponencias presentadas, la presentación de una exhibición comercial donde se presentaron muy diversos elementos en materia de salvamento, desde modelos antiquísimos a lo último en la vanguardia del sector. Otro de los aspectos más importantes con los que culminó esta XV Conferencia Internacional ha sido, entre otros, el ejercicio sobre un simulacro de abordaje en la ría de La Coruña y el rescate de los tripulantes a través de ANDARIVEL, en esta operación participaron miembros de la Cruz Roja del Mar, y el SAR, estando presentes embarcaciones de varios países participantes dedicadas al Salvamento de Naufragos, este acto estuvo presidido por S.A.R. el Conde de Barcelona.

SUSPENSION DE LAS BUSQUEDAS

El momento de la suspensión de las operaciones de búsqueda de naufragos ha sido uno de los temas más debatidos en las sesiones de trabajo de la XV Conferencia Internacional de Salvamento de Naufragos. En resumen, se ha concluido que técnicamente existen criterios objetivos para decidir la suspensión, ya que están perfectamente medidos los tiempos de supervivencia a través de la temperatura del agua y permanencia en ella. A esos cálculos se les añade un margen de seguridad. El problema que se plantea es el coste económico de los dispositivos de salvamento, que choca con la presión moral de allegados de los desaparecidos. Se ha propuesto la elaboración de una normativa que establezca de una manera clara la suspensión definitiva de las búsquedas. Este tema continuará

siendo tratado en próximas Conferencias.

Por otra parte, se ha analizado detalladamente el naufragio del ferry inglés "Herald of Free Enterprise" en la costa belga. Según lo explicado, a los 17 minutos se iniciaron las labores de rescate por las primeras embarcaciones de salvamento y remolcadores. Gracias a las escalas que llevan incorporadas estos últimos fue posible abordar de inmediato el buque siniestrado. A las tres horas, se recuperó a los tres últimos supervivientes. Como hechos que dificultaron los trabajos de rescate se citó el excesivo

datos. La necesidad de que los barcos mercantes dispongan de estos trajes ha sido propuesta. Igualmente, se ha aconsejado la realización de ejercicios con helicópteros, para que los rescates se realicen lo más rápidamente posible, dada la importancia que el tiempo juega en los casos de hipotermia.

LA ORGANIZACION DEL SALVAMENTO MARITIMO EN EL MUNDO

Desde que en 1824 se creara la primera sociedad de Salvamento de naufragos del mundo en Gran Bretaña -la Royal National Lifeboat Institution (RNLI)-, los medios disponibles en las operaciones de salvamento marítimo han evolucionado de forma espectacular. La Segunda Guerra



número de embarcaciones que impedían en parte las maniobras de los que operaban directamente en el salvamento; por otro lado, la afluencia de los medios de comunicación en los centros de coordinación, que crearon una situación de caos; y, por último, la excesiva presencia de autoridades, que distraían de sus tareas a los responsables del salvamento. Asimismo, se han mostrado diapositivas en las que se ven compuertas abiertas, que se intuye como la causa del accidente. Se habló de ejercer la presión necesaria para buscar las modificaciones necesarias en la reglamentación que puede afectar a la construcción de estos buques.

La comparación de los distintos trajes de agua para combatir la hipotermia ha sido otro de los temas abor-

Mundial contribuyó en gran medida a ello. Aportó nuevas embarcaciones y, significó la utilización del helicóptero, de incuestionable efectividad en las operaciones de rescate efectuadas mar adentro.

Tras la guerra, la mar se convirtió en medio frecuentado por el transporte comercial y lugar de recreo, con la consiguiente aparición de todos los deportes náuticos. En consecuencia, las Sociedades de Salvamento se vieron obligadas a iniciar un proceso de adaptación y cambio.

REINO UNIDO

En el Reino Unido la Royal National Lifeboat Institution, pionera de las Sociedades de Salvamento, ha sido modelo para la creación de otras posteriores. No hace demasiado tiempo,

la citada Institución recordaba que ha salvado más de 100.000 vidas desde que fuera fundada. La RNLI es una asociación de carácter voluntario, y lleva a cabo sus intervenciones en colaboración con el Servicio de Guardacostas, aunque un número elevado de éstas las realiza mar adentro.

Dispone de 200 Estaciones de Salvamento por toda la costa inglesa, unas de carácter permanente y otras supeditadas a la temporada estival. La flota de la RNLI está compuesta por un total de 267 barcos.

HOLANDA

En Holanda existen dos sociedades nacionales de Salvamento marítimo, que aún siendo de carácter voluntario, cuentan con apoyo estatal. La Real Institución de Salvamento de Náufragos del Norte dispone de 25 estaciones de salvamento. La Real Institución de Salvamento del Sur cuenta con 8.

NORUEGA

Uno de los países europeos que mayor número de medidas ha de tomar, a la hora de buscar la eficacia en sus operaciones de rescate, es Noruega, que localiza más de la mitad

de sus más de 1.400 millas de costa en el círculo ártico. Por esta razón la Sociedad Noruega de Salvamento de Náufragos refuerza su infraestructura durante los meses de invierno con 32 estaciones de salvamento en vigilancia las 24 horas al día. Esta Institución depende del Departamento de Justicia, responsable de todos los servicios de rescate del país.

U.R.S.S.

Al igual que en el resto de los países del Este, el Servicio de Salvamento y Rescate de la URSS está bajo control gubernamental. Dependiendo del Ministerio de Marina, cuenta con estaciones de rescate en el Mar Negro, en el Báltico y en distintos puntos de la costa del Pacífico. En total posee más de 300 embarcaciones y 3.000 remolcadores.

AMERICA

El servicio de rescate marítimo en la mayor parte del continente americano es mixto. A la existencia de un dispositivo estatal, se suman organizaciones privadas o de carácter voluntario, pero con los mismos objetivos.

En Estados Unidos, este servicio

pasó a formar parte del Departamento de Transporte en 1967. Del Servicio de Guardacostas norteamericano dependen todas las ayudas costeras y a la navegación; desde los faros hasta las boyas instaladas en cada playa. Pero sus servicios van más allá. Mientras que desde sus estaciones en el Atlántico y en el Pacífico informan de las condiciones atmosféricas a barcos y aviones, con el fin de evitar peligros causados por centros de tormentas, los efectivos desplazados en la región de los Grandes Lagos abren nuevos canales y rompen los cerrados por el hielo con el propósito de no colapsar el tráfico naviero.

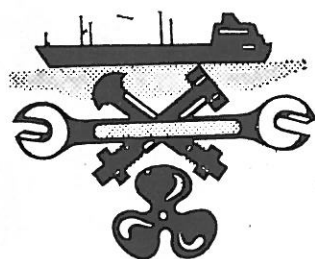
Como en la mayoría de los países con organización de rescate a cuenta del Gobierno, en Estados Unidos también hay participación popular en estas tareas de vigilancia y rescate. El Guardacostas norteamericano ha promovido una organización voluntaria y no militarizada, que agrupa unos 30.000 hombres y mujeres, en su mayoría propietarios de embarcaciones de recreo.

AUSTRALIA Y JAPON

En Australia, esta tarea corresponde exclusivamente a la Armada y

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 ELECTRICA Y AUTOGENA
CALDERERIA
TRABAJOS NAVALES

Luján Pérez, 101

Teléfono 26 64 86

PUERTO DE LA LUZ

a las Fuerzas Aéreas, pero la existencia de un alto número de organizaciones voluntarias permite hablar de un cierto reparto de funciones. Gracias a donativos y suscripciones populares se han conseguido yates, lanchas de diversos tipos, remolcadores e incluso hidroaviones, lo que da una idea del nivel de mentalización de la población respecto a la necesidad de un dispositivo de salvamento.

En Japón, ocurre algo similar. El Instituto de Salvamento nipón, de carácter voluntario aunque recibe ciertas ayudas gubernamentales, cuenta con 459 estaciones de rescate que son atendidas por cerca de 8.000 voluntarios. Esta organización cuenta con una flota de 80 barcos. Más profesionalizada es la Agencia de Salvamento de la Marina japonesa que desarrolla una serie de prácticas y cursos de salvamento en la mar.

EL SALVAMENTO DE NAUFRAGOS EN ESPAÑA

En 1880 se fundó la sociedad española de Salvamento de Náuticos, impulsada por el Almirante Rubalcava, quien fue elegido presidente de la misma. La sociedad fue puesta bajo el patronazgo de su Majestad la Reina María Cristina y la protección

de la Infanta Isabel.

Cincuenta años después de su creación, la SESN había realizado una importante labor. Las tripulaciones de ciento veinte buques de alto tonelaje, aparte de otras muchas embarcaciones de menor tamaño, habían sido rescatadas.

Sin embargo, a partir de 1940, sus limitaciones presupuestarias dieron lugar a que no pudiera lograrse la actualización de sus medios de salvamento en la forma adecuada para garantizar la existencia de un eficaz servicio de salvamento de náuticos.

Desde un principio, la SESN mantuvo una estrecha colaboración con la Cruz Roja Española. En 1971 se creaba la Cruz Roja del Mar, cuyo presidente fue el almirante Enrique Amador Franco. Inmediatamente, en 1972, la SESN se integró en la Cruz Roja Española, de la que era presidente entonces el Conde de Toreno.

Como heredera de la SESN, la Cruz Roja del Mar, en sus quince años de existencia, cuenta con una extensa hoja de servicios. El Conde de Barcelona es Patrón Mayor de la Cruz Roja del Mar, máxima distinción, con lo que se ha restablecido la vieja tradición de la Corona Española de ejercer el Alto Patronazgo sobre el salvamento de náuticos en la mar.

7.000 Kilómetros de litoral

Cruz Roja del Mar tiene encomendada como zona de actuación, la que se extiende hasta 25 millas de la costa, playas y aguas interiores. Trabaja en estrecha colaboración con las autoridades de Marina, los servicios del SAR (Servicio Aéreo de Rescate), así como con los de Protección Civil siempre que es necesario.

Las diversas características y las circunstancias de los accidentes, han orientado los servicios de salvamento en tres niveles diferentes y diferenciados entre sí, cada uno con una misión y tareas específicas, pero trabajando coordinados.

En un primer nivel (nivel A) se incluyen las operaciones de salvamento de víctimas de accidentes marítimos a lo largo del litoral, en los que pueden concurrir circunstancias del mal tiempo y falta de visibilidad. Para ello, la Cruz Roja del Mar cuenta con 28 embarcaciones, 25 de las cuales cedidas por la Administración para uso, dotación y mantenimiento por la Cruz Roja del mar, "todo tiempo", insumergibles y autoadrizables, dotadas de ayudas radioeléctricas a la navegación.

Para operaciones de salvamento y en circunstancias no muy adversas de tiempo, así como de patrulla y asistencia inmediata, la Cruz Roja del Mar



cuenta con 14 embarcaciones rápidas, adrizables e insubmersibles, algunas de ellas adquiridas gracias a las aportaciones de organismos autonómicos y provinciales. Las previsiones iniciales, y que se mantienen en la actualidad, son las de alcanzar la cifra de 50 unidades, lo que no ha sido posible por falta de medios económicos.

Para alcanzar este número de unidades de nivel B, así como para iniciar un programa de renovación, e incremento de número, de la flota actual a nivel A y completar la red de estaciones de salvamento, se precisa una inversión que la Cruz Roja Española, por sí sola, no puede afrontar. La Cruz Roja del Mar cuenta con importantes medios, numerosos voluntarios, muchos de los cuales son profesionales de la mar, y una amplia experiencia. Su crecimiento ha sido casi espectacular, pero atendiendo a las necesidades actuales precisa una generosa colaboración de la sociedad en general, y particularmente de los organismos, entidades y personas ligadas profesionalmente, o por afición, a la mar.

Por último, el tercer nivel (nivel C) tiene la misión del salvamento en playas y demás lugares de baño o de práctica de deportes náuticos. Un número aproximado de 600 embarcaciones neumáticas o semidirigidas, con motor fuera-borda, están destina-

das a ello. Estas embarcaciones son adquiridas por Cruz Roja Española, que atiende a su mantenimiento y renovación, contando, en parte, para ello con la colaboración de organismos provinciales y locales.

ESCUCHA PERMANENTE

Para apoyo de estas misiones de salvamento en los niveles "A" y "B" existen 30 estaciones de salvamento y para el "C", 330 puestos de socorro. De vital importancia en la ayuda es el contar con una buena cobertura radiotelefónica. En la actualidad la Cruz Roja del Mar mantiene 47 centros con escucha permanente en VHF y 27 Mhz, y en dos de ellos, escucha permanente en 2.182 khz (MF). Esta cobertura se considera todavía insuficiente, por lo que se trata de mejorar de acuerdo con los medios económicos existentes.

La Cruz Roja del Mar cuenta con 4.506 voluntarios, de los que 1.088 son titulados náuticos; 103 médicos; 126 ATS; y 3.189 socorristas. De estos últimos, la mayor parte poseen formación de primeros auxilios; y los integrados en el grupo de socorro, la de socorrista acuático y subacuático. Aparte de este personal civil voluntario, 900 voluntarios efectúan su servicio militar adscrito a la CRM.

El presidente de la Cruz Roja del Mar es el almirante Angel Luis Díaz

del Rio. Esta institución está regida, gobernada y titulada por una Junta Nacional compuesta por el titular de la presidencia y una serie de vocales, que suelen ser personalidades ligadas a las profesiones marítimas. Como órgano ejecutivo, existe la Inspección General que es la que desarrolla los acuerdos y decisiones de la Junta Nacional. De la Inspección General dependen los servicios de: Comunicaciones, Operaciones y Adiestramiento; Material y Mantenimiento; Organización; y Personal.

En la actualidad, la Cruz Roja del Mar tiene distribuidas por toda España 39 Juntas Provinciales y 158 locales. Anualmente, mediante su actividad, son salvadas más de 1.500 vidas, así como se presta auxilio a otras muchas más que se hallan en situaciones comprometidas.

A modo de ejemplo, en 1985 se prestaron los siguientes servicios:

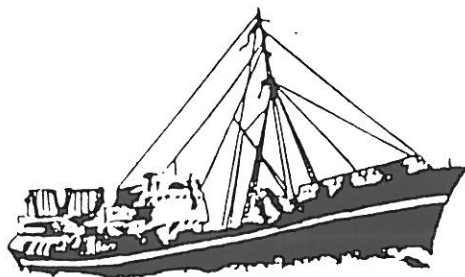
Personas atendidas	86.084
Personas salvadas	1.507
Personas recogidas	5.294

Embarcaciones remolcadas a puerto

Pesqueros	83
Deportivos nacionales	424
Deportivos extranjeros	41
Remolcadores	2

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)

CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS CONVENCIONALES DE LA OMI

Convenios y otros instrumentos convencionales adoptados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional

Los convenios y otros instrumentos multilaterales crean obligaciones internacionales de índole convencional. Los Gobiernos que los ratifican o aceptan convienen en conformar sus leyes y las medidas que adopten a las disposiciones de los tratados concertados. El propósito de los instrumentos de la OMI consiste en establecer normas aceptables para el mayor número de países posible y que puedan implantarse de manera uniforme, eliminando así las diferencias que pueda haber entre las diversas prácticas nacionales.

Desde su creación en 1959, la Organización Marítima Internacional ha adoptado tratados multilaterales acerca de una serie de cuestiones, relativas en particular a la seguridad de la navegación y a la prevención de la contaminación ocasionada por los buques. Se adjunta una lista completa de tales instrumentos. La mayor parte de ellos se denominan convenios, pero algunos se llaman protocolos o acuerdos. Sin embargo, su valor jurídico es el mismo.

Adopción de instrumentos

Las propuestas encaminadas a elaborar un tratado internacional pueden originarse en cualquiera de los órganos de la OMI. La aprobación oficial de tal propuesta puede darla la Asamblea, órgano rector de la Organización integrado por sus 127 Estados Miembros, o el Consejo, que desempeña las funciones de la Asamblea entre los periodos de sesiones bienales de esta última.

A continuación se prepara un proyecto de tratado en uno de los comités principales de la Organización o en los subcomités. Cuando el comité competente (el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino o el Comité Jurídico) aprueba el proyecto, éste es sometido a una conferencia diplomática internacional, a la cual se invita a todos los Miembros de las Naciones Unidas y de sus organismos especializados.

Las conferencias diplomáticas de la OMI suelen durar entre dos y cuatro semanas, a cuyo término se adopta oficialmente el texto definitivo

de un convenio u otro instrumento convencional.

Ratificación

Una vez adoptado el convenio, la responsabilidad de la acción recae en los Gobiernos. La celeridad con la que el convenio llegue a entrar en vigor (esto es, se hace obligatorio para los estados que han convenido en contraer tal obligación) depende del tiempo que tarden los Gobiernos en ratificarlo o aceptarlo. La decisión de obligarse pueden expresarla las Partes mediante firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, lo cual depende del deseo del Estado interesado. En términos generales se usa la palabra "ratificación" para designar este acto. Los tratados de la OMI entran en vigor una vez que determinado número de Estados los han ratificado. En la mayoría de los convenios de la OMI se exige que cierta proporción del tonelaje de la flota mercante mundial esté representado por las Partes que los han ratificado para que puedan entrar en vigor.

Un Gobierno que ratifica un tratado debe cerciorarse antes de que su propia legislación nacional se ajusta a las disposiciones de ese tratado, lo cual por lo general entraña algún tipo de medida legislativa nacional.

Cumplidos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de un tratado, comienza el "periodo de gracia" anterior a la entrada en vigor efectiva. La duración de este periodo varía desde unos pocos meses a un año o incluso dos, y su objeto consiste en permitir que los Gobiernos interesados adopten las medidas legislativas o administrativas necesarias para implantar las disposiciones del convenio.

Implantación

Esta es la tercera etapa en lo que se refiere al convenio, y en más de un sentido es la más importante. A menudo la principal responsabilidad de hacer que se cumplan las prescripciones de un tratado internacional corresponde al Estado bajo cuyo pabellón navegan los buques de que se trata. En lo fundamental, cada Gobierno está encargado de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón respetan las prescripciones de los tratados que ha ratificado. Sin embargo, muchos tratados de la OMI contienen asimismo cláusulas en las

que se permite o exige a otros Estados, particularmente los Estados rectores de puertos, que hagan cumplir las prescripciones de los convenios de que se trata.

En consecuencia, la eficacia de un convenio depende de una medida considerable de la manera en que los Estados encargados de su implantación hacen cumplir sus prescripciones. La OMI, como organismo, no tiene ni la autoridad ni los medios necesarios para hacer cumplir ni implantar convenios respecto de cada buque o Estado. El papel de la Organización consiste en instar a los Gobiernos interesados a adoptar las medidas necesarias. Cuando ello es preciso, la Organización suministra asesoramiento técnico o ayuda a los Gobiernos que puedan necesitarlos para emprender la acción que haga falta.

Enmienda

Todos los tratados multilaterales de la OMI contienen disposiciones para su propia enmienda. Esto es particularmente importante en el caso de los instrumentos convencionales de índole técnica adoptados bajo los auspicios de la OMI, ya que han de ser actualizados y modificados para tener en cuenta la rápida evolución del transporte marítimo y de la tecnología conexas.

En algunos tratados, las enmiendas adoptadas en debida forma deben ser aceptadas por una proporción determinada de Partes Contratantes antes de entrar en vigor. Se da a este procedimiento la designación de "aceptación expresa". En otros casos se ha adoptado el sistema denominado de "aceptación tácita". Esto significa que las enmiendas adoptadas entran en vigor en una fecha fijada a menos que un número estipulado de Partes Contratantes presente expresamente objeciones a tales enmiendas.

El procedimiento de la "aceptación tácita" fue adoptado por la OMI en 1972 cuando se constató que el procedimiento de "aceptación expresa" de las enmiendas hacía difícil e incluso imposible que éstas entraran en vigor. En algunos casos hubo enmiendas sumamente importantes que no llegaron a ponerse en vigor debido a que no se recibió el número necesario de aceptaciones expresas.

Para remediar esta deficiencia, todos los principales convenios técnicos de la OMI adoptados desde 1972 han incorporado entre sus disposiciones el procedimiento de "aceptación tácita" de las enmiendas.

CONVENIOS

ENMIENDAS Y PROTOCOLOS (P)

Título del convenio	Fecha de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Periodo entre el cumplimiento de los requisitos y entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes contratantes al 1.3.87	¿Se ha incluido el procedimiento de aceptación táctica?	Año de adopción	Fecha de entrada en vigor	Partes contratantes al 1.3.87	Notas
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k
Seguridad Marítima Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)	1 nov. 1974	25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	1 año	25 mayo 1980	97	Si	1978 (P)	1 mayo 1981	62	Las enmiendas efectuadas al SOLAS 1960 se han incorporado en este instrumento.
					96%		1981	1 sep. 1984	89%	
							1983	1 julio 1986	-	
Convenio internacional sobre líneas de carga (LL)	5 abril 1966	15 Estados incluidos dos 7 cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo 1 millón de toneladas brutas	1 año	21 julio 1968	110	No	1971 1975 1979 1983		46 41 37 17	Las enmiendas entrarán en vigor 12 meses después de ser ratificadas por dos tercios de las Partes Contratantes (73)
Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales (STP)	6 oct. 1971	3 Estados incluidos por los menos 2 en cuyo territorio estén matriculados buques que presten servicios especiales o cuyos nacionales sean transportados a bordo de dichos buques	6 meses	2 enero 1974	13	NO	1973 (P)	2 junio 1977	11	
Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC)	2 dic. 1972	10 Estados	1 año	6 sept. 1977	44	No	1981	1 dic. 1981	-	Las enmiendas se refieren al anexo 1, a saber, reglas para la prueba, inspección, aprobación y conservación de los contenedores.
Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG)	20 oct. 1972	15 Estados cuyas flotas combinadas representen como mínimo el 65% de la flota mundial por número de buques o por tonelaje bruto	1 año	15 julio 1977	97 95%	Si	1983 1981	1 enero 1984 1 junio 1983	Estas reglas reemplazan las que fueron adoptadas en 1960, y constituyen un anexo del Acta final de la Conferencia de 1960 relativas al SOLAS.	
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) y Acuerdo de Explotación	3 sep. 1976	Estados que representen el 95% de la participación en la inversión inicial	60 días	16 julio 1979	48	No	1985	-	11	Las enmiendas al Convenio y al Acuerdo de Explotación entrarán en vigor 120 días después de haber sido aceptadas por dos tercios de las Partes/Signalarios que representen 2/3 de las participaciones en la inversión total.

CONVENIOS

ENMIENDAS Y PROTOCOLOS (P)

Título del convenio	Fecha de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Período entre el cumplimiento de los requisitos y entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes contratantes al 1.3.87	¿Se ha incluido el procedimiento de aceptación tácita?	Año de adopción	Fecha de entrada en vigor	Partes contratantes al 1.3.87	Notas
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros (SFP)	2 abril 1977	15 Estados cuyo conjunto de flotas de buques pesqueros represente respecto del número de tales buques con esloras iguales o superior a 24 m, no menos del 50% de la flota mundial de buques pesqueros	1 año	-	15	Si	-	-	-	
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW)	7 julio 1978	25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	1 año	20 abril 1984	56	Si	-	-	-	
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR)	27 abril 1979	15 Estados	1 año	22 junio 1985	27	Si	-	-	-	
Prevención de la Contaminación del Mar										
Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (CSI)	29 nov. 1969	15 Estados	90 días	6 mayo 1975	50	No	1973 (P)	30 mar. 1983	21	
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (LDC)	29 dic. 1972	15 Estados	30 días	30 agosto 1975	61	Si	1978 (controversias)	-	9	Este convenio fue adoptado bajo los auspicios del Reino Unido, pero la OMI desempeña las funciones de Secretaría
							1978 (incineración)	11 marzo 1979		
							1980 (lista de sustancias)	11 marzo 1981		

ENMIENDAS Y PROTOCOLOS (P)

CONVENIOS

ENMIENDAS Y PROTOCOLOS (P)

Título del convenio	Fecha de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Periodo entre el cumplimiento de los requisitos y entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes contratantes al 1.3.87	¿Se ha incluido el procedimiento de aceptación tácita?	Año de adopción	Fecha de entrada en vigor	Partes contratantes al 1.3.87	Notas
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k
Otros Asuntos										
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL)	9 abril 1965	10 Estados	60 días	5 marzo 1967	56	Si, desde la entrada en vigor de las emendas de 1973	1969 1977 1973 1984 1986	1971 1978 1984 1 oct.* 1986	- - - -	Las enmiendas de 1969 y 1977 sólo se refieren al Anexo. Las Adop- tadas en 1973, afectan al artículo VII e introdujeron en el Convenio el procedimiento de "aceptación tácita". * En virtud de aceptación tácita.
Convenio internacional sobre ataque de buques (TMB)	23 junio 1969	25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representan como mínimo el 65% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	2 años	18 julio 1982	75 94%	No	-	-	-	
Prevención de la Contaminación de la Mar										
Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL)	12 mayo 1954	10 Estados incluso cinco cuyas flotas de buques tanque representan como mínimo 500.000 toneladas brutas	1 años	26 julio 1958	72	No	1962 1969 1971 (Gran Barrera de Coral) 1971 (Tamaño de los tanques)	1967 1968	28 27	Este Convenio fue adoptado bajo los auspicios del Reino Unido, pero las funciones de depositario fueron transferidas a la OMI cuando la Organización fue creada en 1959. En lo que se refiere a las Partes en el MARPOL 73/78, este Convenio ha quedado sustituido por el MARPOL.
Seguridad Marítima										
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)	17 junio 1960	15 Estados, incluso 7 cuyas flotas mercantes representan como mínimo 1 millón de toneladas brutas cada uno	1 año	26 mayo 1965	100	No	1966 1967 1968 1969 1971 1973 generalidades 1973 grano	- - - - - -	46 36 37 26 18 9 10	Las enmiendas a este instrumento se han incorporado en el SOLAS 1974. Ha sido sustituido por el Convenio de 1974 en lo que se refiere a las Partes Contratantes de éste.
Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar	17 junio 1960	Aceptaciones individuales	-	Aplicado a partir de 1 sept. 1965	73	No	-	-	-	El Reglamento fue adoptado en la Conferencia de 1960 relativa al SOLAS y figura como anexo al Acta Final.

(1) Se indica entre paréntesis la sigla frecuentemente usada para hacer referencia a estos instrumentos en forma abreviada (W) 8656S J/2910/Rev.1

PAZ ANDRADE EN LA MEMORIA

D. Valentín Paz Andrade, amigo, escritor, experto de FAO, humanista, hombre de empresa y legítimo poseedor de varias condecoraciones, acaba de dejarnos a los 88 años de edad.

Todavía los Náutico-Pesqueros mantenemos vivo en nuestro recuerdo su digna presencia en el Acto de Apertura del III Pleno Nacional de AETINAPE, y cada vez que un representante de AETINAPE le pidió su colaboración con el mundo de la mar, siempre tuvo la deferencia de honrarnos e ilustrarnos con alguno de sus artículos en las páginas de nuestra revista, es por tanto una gran pérdida para todos aquellos que hemos tenido la suerte de conocer simplemente a un HOMBRE DE BIEN, tal y como coincidimos todos los que hemos llegado a conocerle.

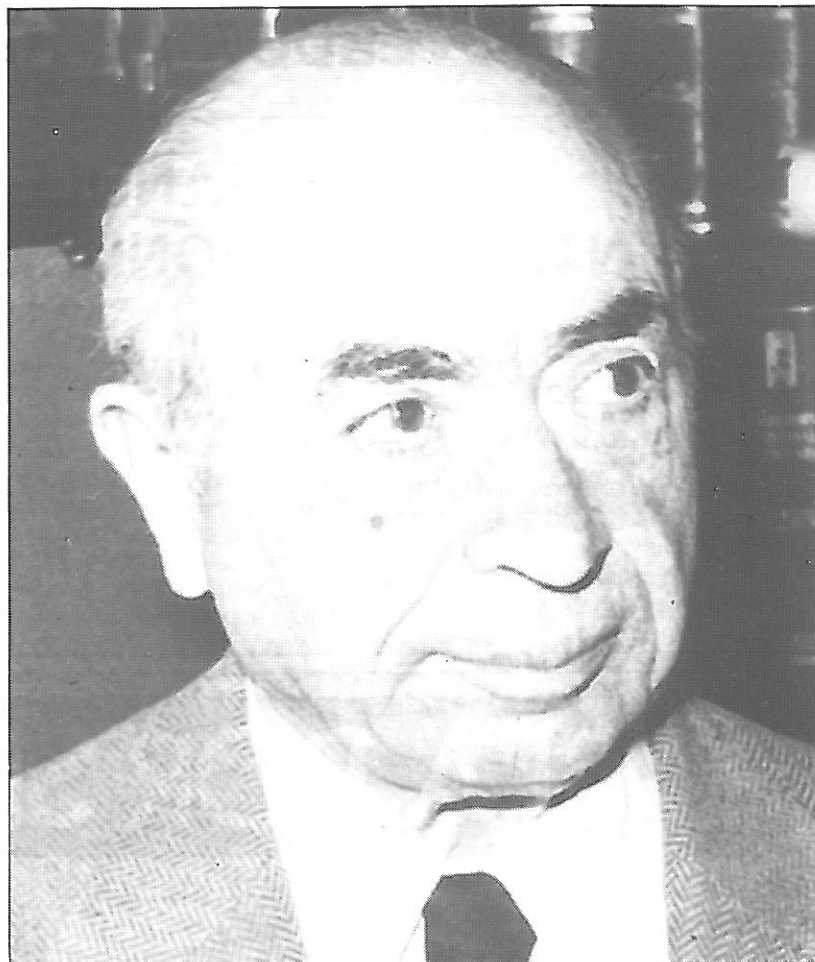
Pocas personas dejan tras de sí una tan grande estela de honras como la que nos dedicó en vida este hombre que se nos fué. Podemos hablar de su altura humanística, de su actuación empresarial, de su obra realizada en multitud de campos. Pero, sobre todo, podemos hablar del mar.

Sus frutos se miden, más que en magnitudes monetarias, como lo haría cualquier empresario al uso, en servicios y entregas a la comunidad para la que vivió y que ahora lo llora. Una comunidad a la que ayudó, con su locuaz inteligencia de batallador, a abandonar los avatares históricos de su situación adversa.

Como pensador lúcido que era, nunca dejó de observar estas constantes que en todo momento le sirvieron de motivo de lucha. Una lucha por la mejora cuando para todos era aconsejable su progreso; pero una lucha contra su pervivencia cuando se trataba de asuntos que definían un detrimento social. Era el retrato perfecto de una persona —nosotros osamos llamarle compañero— de un compañero progresista.

Nuestro recuerdo, el de las gentes del mar, ha de ser especialmente emotivo por una causa de la cual son

acreedoras muy pocas personas; únicamente esas personas que se echan de menos cuanto más imprescindibles son. Y D. Valentín Paz Andrade era imprescindible no sólo para las gentes del mar sino también para las gentes



de la comunidad para la que vivió, que le debe buena parte del progreso integral generado en los últimos lustros.

En definitiva, nuestro sentimiento queda reflejado diciendo que personalidades como la del amigo Paz Andrade, fallecido, no deberían abandonarnos nunca, porque con ellos, de su mano, llegaríamos siempre mucho más lejos de lo imaginable.

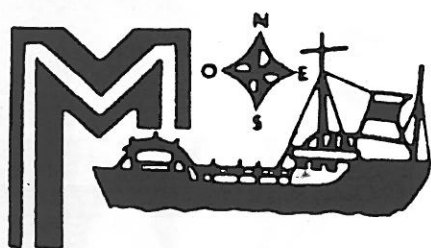
A.E.TI.NA.PE



CASA JOSE MANUEL

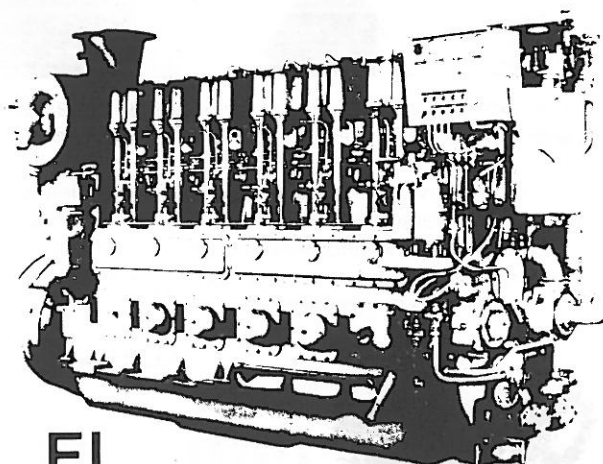
PROVEEDOR DE BUQUES

SHIP CHANDLER'S
ENTREPOT - BONDED STORES



Pastor Díaz, 22
Telfs. 29 07 34 - 29 32 85
Particular: 22 35 56
Telex 86209 Cajo-E
LA CORUÑA (SPAIN)

HABLA POR SI SOLO



EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ



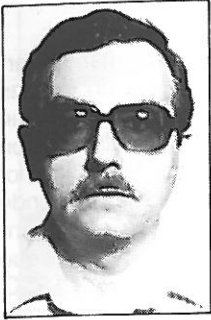
MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

OFICINA:
Ingeniero Marquina, 9 - bajo
Teléfono 943 - 39 87 57
PASAJES SAN PEDRO



UN POCO DE TERTULIA DE CAFE

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero y Experto de F.A.O.

Recibo un télex de José Manuel Muñiz pidiéndome unas líneas y dándome fecha límite para ellas, justo cuando comienzo una campaña de comercialización de pescado en el interior del país, con viajes continuos, durmiendo en "hoteles" o misiones católicas donde la luz eléctrica se corta a las 8 ó 9 de la noche, y después de haber estado mas de dos meses completamente desconectado de la realidad española, pues en este periodo de tiempo la radio se escucha con muchísima dificultad. Incluso el télex ha llegado un tanto retrasado a mis manos, con lo que lo único que puedo hacer es, una vez venido a Brazzaville para analizar los resultados de la campaña, sentarme a la máquina e iniciar lo que he querido dar a entender con el título de estas líneas: lo que hubiera podido ser una charla en la barra de un bar, comentando los últimos (mejor dicho los penúltimos, porque desgraciadamente seguirán otros) incidentes.

Repito que estoy casi completamente fuera de onda, y para muestra baste decir que mi último correo ha sido el MAR del mes de Marzo, el número extraordinario de Industrias Pesqueras del mes de Abril y algunos Boletines Oficiales de las Com. Europeas de los meses de Febrero y Marzo.

Y mi primera pregunta sería el informarme si el sustituto de Miguel Oliver, cuyo nombre oí en la radio hace varias semanas y que no me resultó familiar, tiene experiencia en la pesca, o la va a ir adquiriendo a costa de todos? Pregunto.

Recuerdo también que la radio anduvo varios días dando cuenta de las múltiples capturas de barcos españoles que faenaban en aguas irlandesas, sin llevar el porcentaje de tripulantes de la bandera del buque, y a mi me viene a la mente una pregunta: ¿es que solamente es rentable faenar gracias a los sueldos y las condicio-

nes miserables ofrecidas a los pescadores españoles? Pregunto.

El ejemplar de Mar habla de la falta de respuesta de varias regiones pesqueras españolas a la oferta de ayudas CEE, y eso concuerda con mi impresión al hojear un Boletín de las Comunidades, donde venían los proyectos de agricultura y pesca aprobados para España, y efectivamente era abrumadora la mayoría de proyectos agrícolas sobre los pesqueros. Y yo me pregunto si no será culpa de los responsables de la pesca en los Gobiernos Autónomos, que no han preocupado de estar al loro, estudiar las posibilidades, vender las ideas y seguir el curso de las peticiones. Pregunto.



Y así podríamos seguir charlando de unas cosas y otras, y recuerdo lo que en mi breve paso por Madrid en el mes de Marzo me decían cuando comentaba vuestros problemas, que si vosotros no os ayudáis, nadie va a ayudaros, y tristemente eso es cierto. Estamos en un mundo en el que como dicen los mejicanos "cada chango a su mecate", cada quien tiene sus problemas, pero lo triste es que, los que tienen la plata, encuentran siempre valedores, y los otros allá se las entiendan. "Diñeiro chama diñeiro"

como decían los ferrancheiros que andaban trabajando por Maragateria en los veranos de mi niñez.

Ese viaje planeado y efectuado por las autoridades pesqueras nacionales a las diversas autonomías informando de las posibilidades de ayuda, ¿a que segmento del sector se ha dirigido?, a la patronal o a la masa laboral y a sus representantes? Pregunto.

Pero ya estoy tirando por lo social, y no era esa mi intención esta vez. Para terminar estas líneas, os contaré que yo también tengo mis problemas, ahora mismo me encuentro comercializando el pescado de las aguas continentales del Congo, y tenemos el caso del "CONGO YA SIKA" -el nuevo congolés- un pescado introducido solamente en estas aguas hace unos 20 años (no sabemos si de los estanques piscícolas centroafricanos, o por algún otro medio) y que no lo quiere nadie. ¿Qué hacer? como voy a convencer a los pescadores que para comprarles esta especie tengo que bajarles el precio de 600 a 500 F cfa, y si la cosa no marcha, mas aún?, y además exigirles que las cestas sean más pequeñas, que el pescado -ahumado- este descabezado, que las piezas grandes esten troceadas, etc. etc.

Ya os contaré como resulta esta experiencia durante la próxima campaña de comercialización que comenzará a finales de Julio. Todavía no se como voy a poder salir de este embrollo. Menos mal que a los mondeles -blancos- no les alcanzan las maldiciones de los hechiceros, y además tengo en casa un buho que me protege, y al que tienen un respeto imponente (cosa increíble, hasta los tipos ilustrados). Que estoy de broma?, nada mas lejos de la realidad, este mundo en el que me muevo actualmente esta lleno de cosas como esta, que nos sorprenden pero que no deben estar muy alejadas de lo que serían nuestras vidas hace unos cuantos cientos de años, periodo en el que comparativamente ellos se encuentran ahora mismo. Pero como digo, eso lo dejaremos para la próxima colaboración, ahora debó continuar con la elaboración de mis informes y los preparativos de regreso dentro de cuatro días a mi paraíso de Mossaka.

Hasta la próxima, esperando que estas líneas lleguen a tiempo, que Dios reparta suerte.

Brazzaville, Julio 87.



PRODUCCION Y CULTIVO DE MARISCO EN GALICIA

Por D. FELIPE PORTA VILA
Biólogo y Experto de F.A.O.

La Ley de Ordenación Marisquera del 30 de junio de 1969, define al marisco como "cualquier animal invertebrado marino susceptible de comercialización para el consumo humano", término éste que, referido a Galicia, se remonta ya al siglo XII, cuando en el "Liber Beati Jacobi" se describe la vieira como "hay unos mariscos en el mar próximo a Santiago, a los que el pueblo llama vieiras...". También Cornide en 1768 escribió "existen abundantes ostras en las rías de Vigo, Arosa y El Ferrol..." y Graells en 1870 comentaba que de Galicia salían barcos cargados de ostras con destino a Francia; lo que da una idea de la buena representación de estos animales en las aguas gallegas, desde siempre, y que actualmente se evidencia por la variedad de especies, cantidad y calidad de los individuos que se pescan o se cultivan a lo largo de los 1.195 km. de costa que se extiende desde la ría de Ribadeo hasta el río Miño, comprendiendo costa de las provincias de Lugo, La Coruña y Pontevedra, constituyendo la zona marisquera más importante de Es-

paña y Europa, pues solamente los moluscos sobrepasan las quince especies, entre las que sobresalen el mejillón, la ostra, el berberecho, las varias especies de almejas, vieira, zamburiña, navaja, longueiron, bigaro, carneirolo, etc., y las algo más de diez especies de crustáceos tales como el percebe, langosta, lubrigante, camarón, centolla, buey, nécora, etc.

Esta riqueza marisquera aparece en Galicia gracias en primer lugar a una particular configuración del litoral cuya característica más importante es la presencia de las Rías, con su topografía y características físicas, químicas y biológicas particulares que hacen que sean especialmente aptas para el desarrollo y cultivo de las distintas especies de mariscos y que tradicionalmente se las clasifica, por su situación, en "rias altas" y "rias bajas". En el mismo orden de cosas, y en base a la situación geográfica de las rías, es obvio que los valores que corresponden a los parámetros que definen las características antes señaladas tienen diferencias dependiendo de la ría de que se trate; así por ejemplo, la

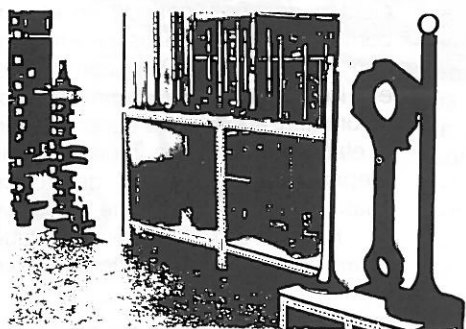
temperatura del agua del mar a lo largo del año es más baja en las rías altas que en las bajas, y hay que señalar que estas variaciones son mucho más marcadas en el interior de las rías que en el exterior, donde por término medio los valores en invierno son de 9 a 11° C, mientras que en verano pueden llegar a los 19° C, datos que contrastan con los tomados en la boca de las rías, que son 10 a 12° C en invierno y de 16 a 18° C en verano; otro tanto ocurre con la salinidad cuyos valores en el agua superficial del interior de las rías tienen fuertes diferencias estacionales debido a la pluviometría y aporte de los ríos, mientras que son pequeñas las diferencias estacionales en los valores de la salinidad en la boca de las mismas.

Dado que los crustáceos son comercializados directamente por los mariscadores que los pescan, sin necesidad de tener que pasar por una estación depuradora, como los moluscos, y en las cétareas se estabulan cuando no se van a consumir inmediatamente y en ellas se contabilizan con crustáceos de importación, es muy difícil actualmente disponer de una estadística medianamente fiable, pero a título orientativo, valgan los siguientes datos estimativos de los que supone una campaña de capturas de crustáceos en Galicia: percebe: 40.000 kg.; langosta: 45.000 kg.; lubrigante: 27.000 kg.; centolla: 240.000 kg.; buey: 250.000 kg.; nécora: 115.000 kg.; camarón: 50.000 kg.



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 - APARATOS 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) - Telex 38039 TCMR - E

PASAJES SAN PEDRO (Guipúzcoa)



PROGRAMA DE EMPLEO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA Una respuesta al sector

Por D. FRANCISCO CORRAL COMBARRO
Jefe del Servicio de Empleo del Instituto
Social de la Marina.

Podemos calificar como crucial el momento que vive el sector marítimo, motivado entre otros factores por la: crisis económica mundial y sus desastrosas consecuencias; cierto grado de confusión normativa originada por el obsoleto marco de relaciones laborales anterior a la promulgación del Estatuto de los Trabajadores e igualmente desfasado de los Convenios de la O.I.T.; inclusión de nuestro país en la C.E.E. Por ello desde la perspectiva del empleo y como respuesta adecuada, el Instituto Social de la Marina, una vez efectuados los oportunos análisis ha planificado unos objetivos que concretan su Política de Empleo en el denominado "Programa de Empleo", mediante el cual se pretende trasladar la Política de Empleo orientada a la creación de

puestos de trabajo, emanada del Gobierno, al marco específico marítimo-pesquero.

Consecuencia de esta Política de Empleo es la correspondiente Política de colocación cuya finalidad es conseguir el equilibrio entre la oferta y demanda de trabajo y la protección de las personas desempleadas.

Pero nuestro objetivo quedaría muy limitado si exclusivamente nos dedicáramos a facilitar a los empresarios la mano de obra necesaria. Debemos proporcionar al trabajador un empleo, entendido, como aquel que se adecue a sus aptitudes y competencias, pero además se realice con sujeción a la legalidad vigente ofreciendo plenas garantías para el trabajador.

En consecuencia el Programa de

Empleo tiene como objetivo básico la creación de un sistema que controle en todo momento el mercado de trabajo lo cual venimos realizando en tres niveles diferenciados:

- 1º.- Creación de un Banco Central de Datos que además de disponer de toda la información referida al número de mano de obra disponible y convenientemente clasificada, la ofrezca a su vez debidamente seleccionada.
- 2º.- Puesta en práctica de una serie de medidas que incidiendo en el mercado de trabajo permitan su control, contando de esta forma empresas y trabajadores con un servicio que garantice su seguridad jurídica.
- 3º.- Adopción de medidas complementarias que apoyen el correcto funcionamiento del mercado de trabajo en el sector marítimo pesquero.

Como medidas concretas establecidas en el Programa de Empleo, podemos señalar las siguientes:

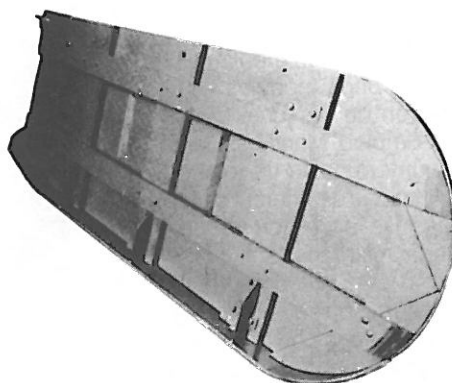
MEDIDAS BASICAS

- 1.- Creación del Banco Central de Datos.
- 2.- Creación de un sistema estadístico completo.

TALLERES EL RINCON

CONSTRUCCION Y REPARACION DE PUERTAS DE ARRASTRE

Manuel Rubianes Martínez



Carretera del Rincón. 16
Teléfono: 27 60 63

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

- 3.- Control de la inscripción de los trabajadores en las Oficinas de Empleo.
- 4.- Control de la contratación.
- 5.- Control de los puestos de trabajo.
- 6.- Lucha contra la contratación ilegal.
- 7.- Contratación en el extranjero.
- 8.- Gestión de las medidas de fomento del empleo.

MEDIDAS DE APOYO

- 1.- Dotación de medios materiales suficientes.
- 2.- Dotación de personal.
- 3.- Cualificación y preparación profesional.
- 4.- Extensión de la Red de Oficinas de Empleo.
- 5.- Perfeccionamiento de los acuerdos de gestión con el INEM.
- 6.- Información general a trabajadores y empresas.
- 7.- Programas de formación profesional.

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

- 1.- Actuación acorde con los planes de flota.
- 2.- Actuación acorde con el plan de acuicultura marina.
- 3.- Divulgación de formas asociativas mixtas.

Es nuestra pretensión que el desarrollo de las mismas, no quede enmarcado dentro del campo de una fría gestión administrativa, sino que profundice y sea capaz de dar respuesta a las demandas del sector de la Marina Civil, haciendo posible la ejecución de una Política de Empleo adecuada.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente se vienen realizando una serie de actuaciones que a continuación pasamos a describir.

Hemos procedido a efectuar una adecuada estructuración mediante la planificación de unos módulos básicos de dotación de personal de las Oficinas de Empleo Marítimas, ampliando su número hasta un total de 140, con la finalidad de acercar y facilitar cada día más la Gestión del Empleo a los administrados.

En cuanto al proceso informatizado de Desempleo Marítimo (SI-PREM), sigue su plena consolidación, habiéndose puesto en marcha en el presente año el sistema informatizado de la Gestión de Empleo Marítimo (SIGEM), cuyo funcionamiento supone un tratamiento más ágil y eficaz de la selección de personal caso de producirse una oferta y pieza clave para

la completa formación del Banco Central de Datos, motivo por el que su total afianzamiento es una de nuestras principales metas. Ambos sistemas programados a semejanza de los utilizados por el INEM mejorarán no solo procedimientos de gestión que por su importancia requieren respuestas puntuales y rápidas, sino que además permiten la obtención de un sistema estadístico completo del que extraer aquellos datos más significativos del mercado laboral.

Al mismo tiempo otra de las ventajas de la informatización del área de empleo es la de poder facilitar la conexión no solo con las áreas de Medicina Marítima y Acción Social del Instituto Social de la Marina, sino también con la red básica del INEM, consiguiéndose de esta forma un funcionamiento conjunto, exhaustivo e integrador del colectivo en cuestión.

Mención aparte merece la figura del Asesor Técnico Laboral Marítimo especializado en el área laboral marítima que el Instituto Social de la Marina ha incorporado a su estructura de acuerdo con las prácticas existentes en otros países marítimos y normativa de la O.I.T. e I.M.O.. Su misión es la de servir de enlace entre la Administración e industrias marítimas y conse-

- Seguimiento y control de las acciones encaminadas a la protección de los marinos emigrantes.
- Participación en las operaciones repatriación, evacuación y rescate de tripulantes.
- Realización de estudios sobre la situación del Sector Marítimo-Pesquero.
- Asesoramiento a empresas y trabajadores.
- Participación y colaboración en los diferentes Programas Sociales organizados por el Instituto Social de la Marina.

Si los objetivos y acciones anteriormente enumerados son importantes no lo son menos los referentes a conseguir para el Sector: "Una adecuada Ordenación Laboral Marítima, su normalización laboral y un Plan de Formación Ocupacional Marítima".

Así, a finales del pasado año fue publicada la "Guía de Contratación Laboral Marítima", cuyo objetivo es el de facilitar a empresas y trabajadores la información relativa a la normativa reguladora de la contratación laboral en el sector marítimo, incluyéndose en la misma tanto los modelos de contratación general como los que son de aplicación específica al traba-



guir el adecuado cumplimiento de la normativa laboral sobre condiciones de vida y trabajo en la mar.

Respecto a las funciones que realizan podemos enumerar entre otras las siguientes:

- Ejecución del Programa de Empleo.

jo en la mar.

No obstante es necesario proseguir en los estudios tendentes a elaborar los siguientes modelos generales de contrato:

- De embarco.
- Para alumnos en prácticas.
- De relaciones temporales marí-

timas.

— De marinos emigrantes. que sirvan para clarificar y unificar los distintos criterios existentes, homogeneizando las relaciones laborales en orden a dotar de una mayor seguridad jurídica a las partes intervinientes.



Igualmente seguimos trabajando en la redacción de un Código Laboral Marítimo que agrupe toda la legislación laboral existente en el Sector para facilitar su conocimiento y cumplimiento.

Por otra parte el Instituto Social de la Marina ha realizado un estudio sobre las "Condiciones de Vida y Trabajo en la Mar" con objeto de conocer la realidad social del Sector y todos aquellos factores presentes tanto en el trabajo, como en las condiciones de vida que éste determina y que pueden afectar a la salud en su triple dimensión física, mental y social. De esta forma y para conseguir que las referidas condiciones de vida y trabajo a bordo sean las más idóneas, es necesario proseguir con el Programa Inspeccmar (Inspecciones de las Condiciones Socio Humanitarias) iniciado en el pasado año en colaboración con la Inspección de Trabajo y en las que participa personal especializado del Instituto Social de la Marina: Médicos de Medicina Marítima, Asesores Técnicos Laborales Marítimos.

La vigilancia de la aplicación de los Convenios Internacionales ratificados por nuestro país y la presencia en la redacción de los futuros contribuye a reforzar la idea de "normalización". En este sentido el Instituto Social de la Marina viene participando en el Grupo de Trabajo integrado por representantes de la Dirección General de Régimen Jurídico de la Seguridad Social, Oficina de Relaciones Sociales Internacionales y Dirección Ge-

neral del Instituto Español de Emigración en el que se está preparando la participación española en la 74 Reunión Marítima de la O.I.T. a celebrar en Ginebra en octubre próximo y en la que se debatirán, entre otros, los siguientes Proyectos de Convenio.

- Bienestar de la Gente de Mar, en la mar y en puerto.
- Protección de la salud y asistencia médica de la Gente de Mar.
- Revisión del Convenio 147 sobre Normas Mínimas en la Marina Mercante, con objeto de establecer un procedimiento para introducir nuevos Convenios en su anexo.
- Revisión del convenio 27 sobre repatriación de la Gente de Mar y de la Recomendación sobre repatriación de Capitanes y Aprendices.
- Proyecto de Convenio sobre la Seguridad Social de la Gente de Mar, incluida la que presta servicios en los buques de pabellones distintos de sus países de origen.

Este último de gran importancia, dado el cada día más elevado número de marinos emigrantes españoles, superior a 15.000, consecuencia de la evolución del mercado laboral nacional e internacional, situación que obliga a procurar a los citados trabajadores, mediante la normativa adecuada, unas condiciones socio-laborales no discriminatorias y seguras respecto al resto de los trabajadores españoles. En este sentido el Instituto Social de la Marina conjuntamente con las Entidades anteriormente citadas, ha elaborado un Proyecto de Norma Adecuada que esperamos logre alcanzar su publicación con la finalidad de establecer un marco que mejore las condiciones de trabajo de la Gente de Mar y un sistema de pro-

tección social idóneo para este colectivo.

En el ámbito de la Política General de Empleo fijada por el Gobierno ha sido configurado el Plan de Formación e Inserción Profesional cuya finalidad es favorecer el acceso y la permanencia en el trabajo de profesionales especializados, mediante la formación de colectivos en desempleo y el reciclaje de tripulantes. Por ello el Instituto Social de la Marina ha apreciado la necesidad de contar con un Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima que posibilite el aumento de la contratación y autoempleo de la Gente de Mar; una respuesta adecuada a las necesidades tecnológicas del Sector; una mejora de la seguridad a bordo de las tripulaciones en lo buques; una mejora del nivel de retribuciones y la calidad de vida (Condiciones de Vida y Trabajo), implantándose unas enseñanzas acordes con la normativa que en materia de formación establecen las Organizaciones Marítimas Internacionales a las que nuestro país se encuentra vinculado y programando consecuentemente los necesarios cursos que responden a la realidad y exigencias del mercado laboral.

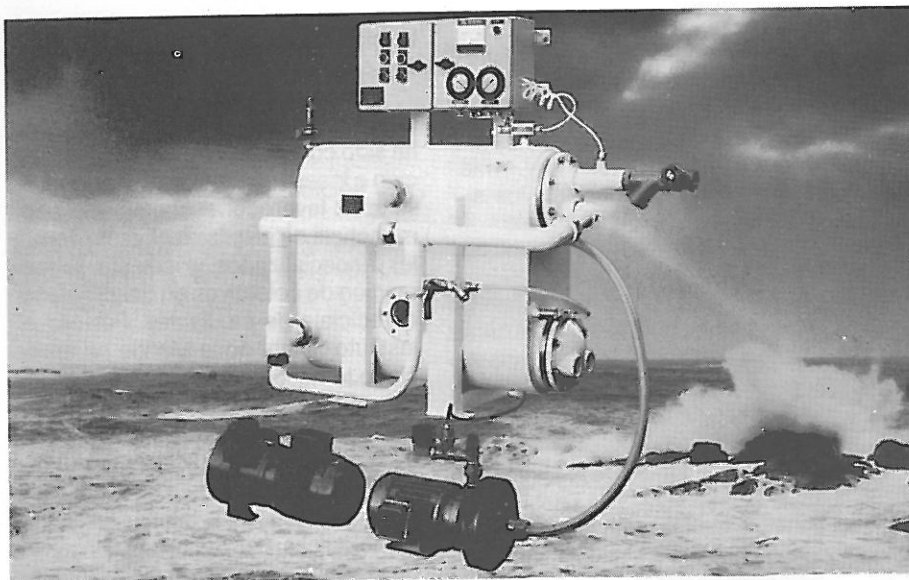
El programa contempla un Plan de Formación globalizado con dos ámbitos definidos:

- A) Cursos de corta duración y contenidos diversos:
 - Curso de iniciación y especialización.
 - Cursos de reciclaje y nuevas tecnologías.
 - Cursos generadores de empleo.
- B) Un sistema eficaz de cualificación profesional, como medio de promoción profesional y acceso al trabajo en la mar.

Su proyecto una vez recogidas las aportaciones efectuadas, se encuentra en fase de redacción definitiva, teniendo prevista su puesta en funcionamiento durante el presente año.

Como conclusión podemos afirmar que el reto de las acciones que tenemos por delante, van a exigirnos plenos esfuerzos y dedicación, no obstante estamos convencidos que con la participación y colaboración de empresas, trabajadores, sindicatos, asociaciones profesionales, etc., podremos aportar al Sector las soluciones que éste nos requiere, contribuyendo desde esta nueva óptica a mejorar las condiciones de vida y trabajo de nuestros hombres de mar, entendido en su más amplio sentido.

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS» MEJORA EL RENDIMIENTO DE SU BARCO



Materiales empleados en su fabricación:

- Cupro níquel, bronce, monel, acero inoxidable y refuerzos en acero rilsanizado.
- Accesorios en materiales resistentes a la corrosión.
- Bomba de agua salada y agua dulce en bronce.
- Todos los elementos empleados en esta fabricación son nacionales.

Fabricación: STANDARD
1, 2, 4, 6 y 8 toneladas/día



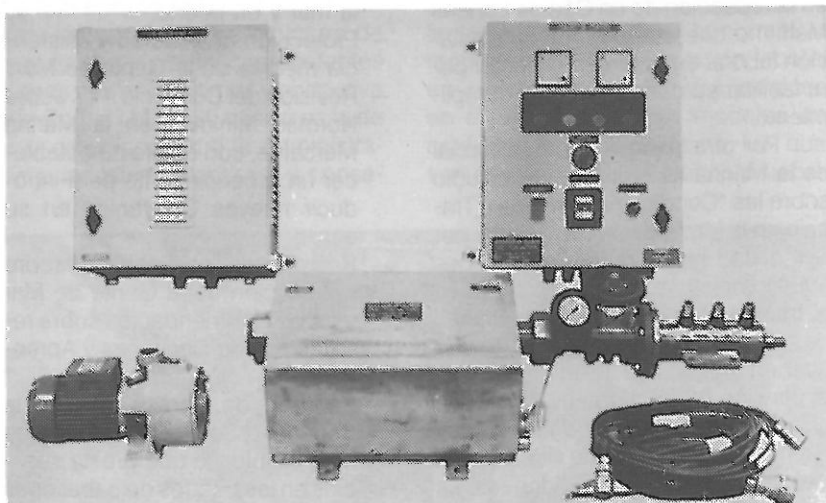
GENERADOR ELECTROLITICO DE HIPOCLORITO SODICO

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

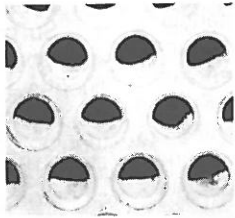
- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIFERAS
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

MODELOS PARA TRATAR DE 125
a 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO



CONDENSADOR SIN CLORACION



CONDENSADOR CON CLORACION

**INYECTA A LAS TOMAS DE FONDOS HIPOCLORITO
SÓDICO, PRODUCIDO SIN NINGUNA APORTACION
DE MATERIAL DEL EXTERIOR.**

Dada la calidad de los materiales empleados: acero inoxidable, titanio, platino y el sistema eléctrico en circuitos impresos, es muy raro que se produzcan averías, por lo que la garantía aplicada al aparato es de tres años.



N. TORREIRO, S. L.

Polígono Pocomaco, sector E, n.º 31
Teléfonos 297755-297663
Télex 86288 POCM-E, Fax: 981-291321
15190 MESOIRO - LA CORUÑA

DISTRIBUIDOR EN HUELVA:

IDAMAR, S. A.

Avda. Enlace, s/n - Teléfs. 250909 - 250900 - HUELVA

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

COMERCIAL NAVAL CANARIA

Juan Rejón, 127 - Teléfs. 272727 - 274345

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



EOLO, BENEFACTOR O FURIA DE LOS MARES

Por D. JOSE OUVIÑA SANTOS
Patrón Pesca de Gran Altura y
Mecánico Naval Mayor

En mitología, interpretación de la realidad para describir las rarezas del cosmos, los griegos de la antigüedad explicaban que el dios Eolo, hijo de Júpiter y de la ninfa Menalipa, tenía ahorrados los vientos en una caberna manejándolos, bien en ayuda de sus protegidos o por el contrario como penalización contra los enemigos. En nuestros días sabemos que el viento como aire en movimiento, es un fenómeno físico de la Naturaleza.

Durante milenios, los vientos fueron aprovechados por el hombre como utilísimo medio de propulsión para sus naves, hasta el punto de que puede uno imaginarse del estancamiento de la civilización, al no haber contado con la pujanza de ese fenómeno en una de sus características mas benefactoras. Por lo que se sabe, fueron los marinos de Roma los primeros en observar y beneficiarse del régimen periódico de ciertos vientos. Necesitaban importar de Egipto grandes cantidades de trigo que los forzó a estudiar el régimen de vientos dominantes entre ambas costas, favorables en primavera y contrarios en verano, aprovechando esta circunstancia para la importación masiva del cereal.

Han sido, así mismo, desde los tiempos de la antigüedad clásica elemento decisivo para la guerra. Jerges, rey de Persia, en el siglo V a. de C. pretendiendo la invasión de Grecia, vió dispersadas y destruidas en gran parte sus 1.200 naves frustrando su grandioso empeño. Las fuerzas del Duque

de Medina Sidonia en nuestra Armada Invencible, aun con posibilidades de victoria, fueron dismanteladas y puestas en franca derrota por vientos excepcionales del NE. Durante la Segunda Guerra Mundial una flota norteamericana, a consecuencia de un tifón en el Pacífico, experimentó la pérdida de 3 de sus buques, 146 aviones y 790 muertos.

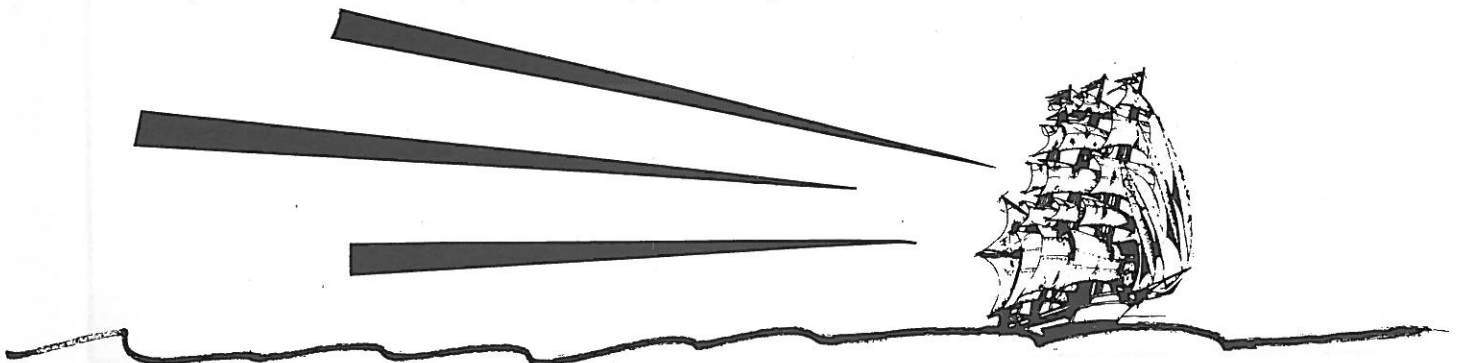
Vivimos sobre la Tierra dentro de una vastedad de aire, unas veces sin movimiento aparente cuando está en calma; otras por el contrario, moviéndose con la velocidad de un proyectil de mediano calibre. El motivo de esta tremenda disparidad es debido a dos poderosas fuerzas: una, el constante trasiego de aire entre regiones tropicales y zonas de ambiente polar; otra, el giro sobre si misma de la Tierra con una velocidad en el Ecuador de 1.666 kilómetros/hora, con arrastre de aire en ambos casos, dando origen a vientos soplando en trayectorias regulares sobre miles de kilómetros. De enorme importancia es, así mismo, el resultado de una distinta presión atmosférica por diferencia sensible en las densidades del aire en lugares de relativa distancia. El viento tiende a soplar de un nivel brométrico alto hacia otro más bajo sometido a la influencia de otras causas como la antedicha rotación de la Tierra, ocasionando una desviación conocida en nuestra experiencia profesional. En el Atlántico Norte alrededor de zonas de bajas presiones girando en el sentido de las agujas del reloj. Su intensidad

es tanto mayor cuanto más gradiente separe las isobaras que circunde tales mínimos.

Parte de todo el sistema son los vientos alisios soplando sobre las zonas tórridas del planeta. Conocidos por Colón, supo aprovecharlos al alejarse de las Canarias en la ruta de su descubrimiento, aunque atemorizaron a la tripulación creyendo un imposible regreso. Parece que se ignoraba el predominio de los vientos de poniente en derrotas mas septentrionales.

La navegación a vela abriendo derroteros al comercio y colonización, aprovechó la dirección de estos vientos primarios, después de navegar de Europa hacia Africa favoreciéndose previamente con la corriente hacia Canarias y retornando por rutas mas altas a favor de vientos predominantes de occidente. El hidrógrafo norteamericano Matthew Fontaine Meury reuniendo abundantes cuadernos de bitácora, comenzó en el siglo pasado a idear una carta global de vientos, anotando su dirección en puntos y fechas determinadas. Demostró así, que aún siguiendo un largo trayecto, la rapidez conseguida por las condiciones de navegación favorables, acortan el tiempo empleado. Pudo saberse que un buque inglés con destino a Australia, aprovechando los alisios hacia el Brasil y en cierto modo la influencia de los mismos para gran parte de la costa oriental sudamericana, después de las dificultades en doblar el Cabo de Hornos, a menudo tardaba la mitad del tiempo que doblando por Africa del Sur, aún cuando con esta última derrota se ahorrarían miles de millas.

El viento como benefactor ha sido y es para el marino un fenómeno portentoso que día a día colma de beneficios nuestro quehacer. Puede ser también, en su violencia desencadenada, motivo de destrucción y de muerte con su agitación de un mar embravecido.





UNA MARGINACION MAS

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca

En el Diario Oficial de Galicia del 5 de Febrero del presente año, se publicaban unas oposiciones de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Cultivos Marinos, cuatro plazas vacantes de inspectores de Pesca y Marisqueo. Esta convocatoria tiene por objeto la provisión mediante nombramiento de funcionarios interinos del grupo B para colaborar en el control de pesca, marisqueo y acuicultura, etc. Entre las condiciones exigidas a los aspirantes consta tener una titulación de grado medio o superior.

Llama poderosamente mi atención ese requisito, toda vez que cuando se hizo cursos para adquirir mayores conocimientos que los que ahora se les exige a esos Inspectores, no se les exigió esa titulación.

En el mes de Septiembre de 1.973, se celebró en la Universidad Laboral de La Coruña, con el patrocinio de la Subdirección General de Asuntos Sociales Internacionales del Ministerio de Trabajo y la colaboración de la Universidad de Santiago de Compostela, el Primer Curso Superior de Especialización Pesquera.

De los 35 alumnos existentes, 15

eran extranjeros todos ellos con Carreras Universitarias lo mismo que los españoles, excepto dos, un Capitán de Pesca y un Gerente de Industria Pesquera, cuyo Título era Patrón de Pesca de Altura. A este curso superior de Especialización Pesquera podían asistir tanto Capitanes de la Marina Mercante como Pilotos, de estos sólo asistió como conferenciante uno, D. Francisco Eiroa del Río, que en aquella época era Profesor de Tecnología Pesquera en la Universidad Laboral, pero nadie más, ya que por aquellas fechas no se vislumbraban los puestos de la Xunta, tan apetecibles hoy día, y por lo tanto nadie asistió más que aquellos que tenían interés por la Especialización Pesquera.

Los conferenciantes de aquel Primer Curso fueron 29 españoles y 2 extranjeros. La conferencia de Apertura de Curso, la dió el Profesor Dr. D. José Ramón Masaguer, Rector de la Universidad Compostelana.

La Coordinación del curso corrió a cargo del Profesor de la Universidad de Santiago D. Francisco López Capont, D. Jacinto Hermida López, Jefe de la Asesoría Permanente de Asistencia Técnica Internacional y de D. Anto-

nio Alvarez Bouza, Vice-rector de la Universidad Laboral.

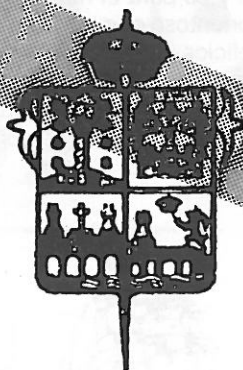
De los alumnos asistentes había varios profesores de Universidades americanas.

Al año siguiente, en Agosto de 1.974 se celebró el Segundo Curso de Especialización Pesquera (Tecnología de Túnidos), los alumnos asistentes fueron 26 españoles y 24 extranjeros y los conferenciantes 17 españoles y 5 extranjeros; la coordinación fue la misma que en el primer curso y entre el Profesorado Auxiliar estuvo el actual Director General de Marisqueo y Cultivos Marinos, D. Francisco López Saavedra. Como en el curso anterior no asistió ningún marino mercante, tampoco hubo mucha asistencia de los Náutico-Pesqueros, un Capitán de Pesca peruano que hizo el curso en Vigo, 4 Ingenieros Pesqueros de ese mismo país y yo mismo.

¿El Sr. López Saavedra que asistió a aquel curso cree honradamente que los Náutico-Pesqueros no tienen conocimientos necesarios para ser Inspectores de Pesca de la Xunta?

Entre los funcionarios de la Xunta, hay creo yo, otro asistente al Primer Curso de Especialización Pesquera, D. Camilo Isorna Artime, y a él le hago la misma pregunta.

Tendremos que hablar algún día en profundidad del descabellado asunto de la incorporación de marinos mercantes sin cualificación pesquera, unos como coordinadores de la Inspección Pesquera y otros ocupando plazas en las embarcaciones de esa Inspección que corresponden a Náutico-Pesqueros, sin lugar a dudas un auténtico fraude al sector.

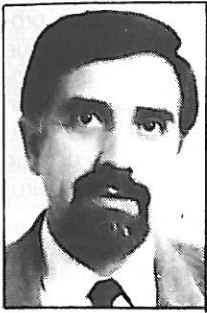


Pescados Varela, S.A.

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

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

PASAJES SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)



Reforma de las Enseñanzas: REFORMA UNIVERSITARIA (2ª Parte)

Por SANTOS FUERTES FERNANDEZ
Profesor Numerario Instituto
Politécnico Marítimo-Pesquero
de Alicante

Cauces de participación

La Ponencia, como se ha dicho, partiendo de las actuales titulaciones universitarias, propuso la distribución de todos ellos en los siguientes GRUPOS DE TRABAJO:

III.- GRUPOS DE TRABAJO

I. La Ponencia, partiendo de las actuales titulaciones universitarias, propone la constitución en su seno de diferentes Grupos de Trabajo para el debate y elevación a consideración de la misma de los títulos oficiales y de las correspondientes directrices generales propias del título. A este respecto, la Ponencia propone la siguiente distribución de Grupos de Trabajo:

Grupo	Estudios actuales
I	Licenciado en Ciencias Matemáticas. Diplomado en Estadística.
II	Licenciado en Ciencias Físicas. Diplomado en Óptica. Licenciado en Ciencias Geológicas.
III	Licenciado en Ciencias Biológicas. Licenciado en Ciencias del Mar. Licenciado en Ciencias Químicas. Licenciado en Farmacia.
IV	Licenciado en Veterinaria. Ingeniero Agrónomo. Ingeniero Técnico Agrícola. Ingeniero de Montes. Ingeniero Técnico Forestal.
V	Ingeniero Industrial. Ingeniero Técnico Industrial. Ingeniero Técnico en Tejidos de Punto. Ingeniero de Telecomunicación. Licenciado en Informática. Diplomado en Informática.
VI	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingeniero Técnico de Obras Públicas. Ingeniero de Minas. Ingeniero Técnico de Minas. Ingeniero Técnico Topógrafo.
VII	Ingeniero Aeronáutico. Ingeniero Técnico Aeronáutico.

VIII	Arquitecto. Arquitecto Técnico. Ingeniero Naval. Ingeniero Técnico Naval. Licenciado en Náutica. Diplomado en Náutica.
IX	Licenciado en Medicina y Cirugía. Diplomado en Enfermería. Diplomado en Fisioterapia.
X	Licenciado en Derecho. Licenciado en Ciencias Políticas. Graduado Social.
XI	Licenciado en Sociología. Diplomado en Trabajo Social. Licenciado en Psicología. Licenciado en Ciencias de la Información.
XII	Licenciado en Ciencias Económicas. Diplomado en Estudios Empresariales.
XIII	Licenciado en Filología. Diplomado en Traducción e Interpretación.
XIV	Licenciado en Filosofía. Licenciado en Geografía e Historia. Diplomado en Biblioteconomía y Documentación.
XV	Licenciado en Ciencias de la Educación. Diplomado en Profesorado de E.G.B.
XVI	Licenciado en Bellas Artes.
XVII	Licenciado en Educación Física. Diplomado en Educación Física.

Para la composición y funcionamiento de los anteriores Grupos de Trabajo de la Ponencia, ésta propone los siguientes criterios:

— Los Grupos deberán incluir como miembros a:

— Expertos de la Universidad y de la comunidad científica, y Decanos de Facultades y Directores de Escuelas.

— Un representante de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación.

— Representantes, en su caso de la Administración sectorial competente.

— Expertos del campo profesio-

sional (Colegios profesionales, Asociaciones, empleadores, etc.)

— La Ponencia nombrará al Presidente, Secretario y restantes miembros de los Grupos, solicitando en su caso propuestas de las Instituciones cuya representación se contempla anteriormente.

— Cualquier miembro del Consejo de Universidades podrá incorporarse a un Grupo de Trabajo si así lo desea, comunicándolo a la Secretaría General del Consejo, a efectos de la pertinente convocatoria a las sesiones del Grupo de Trabajo.

— Los Grupos, en razón de la diversidad de los estudios y títulos de su competencia o para la mejor operatividad de sus tareas, podrán funcionar por Subgrupos, bajo la coordinación en todo caso del Presidente y Secretario.

— Dada la amplia composición resultante de los Grupos de Trabajo y para la mayor eficacia de sus tareas, la Ponencia nombrará de entre los miembros de cada Grupo un equipo técnico encargado de preparar la documentación básica para las tareas del mismo.

— La Secretaría General del Consejo de Universidades prestará su apoyo administrativo y de infraestructura a los Grupos de Trabajo, sin perjuicio del que deben prestarle las Universidades.

— Los miembros de los Grupos de Trabajo percibirán las correspondientes indemnizaciones por asistencia y dietas que legalmente correspondan.

De la composición de los Grupos de Trabajo expuesta puede verse que para participar es necesario estar dentro del que corresponda, a lo cual se tiene derecho según el estatuto de la sociedad a la que se pertenezca: Si se es profesional, a través de la Asociación correspondiente, si se es empresario, como miembro de la organización empresarial correspondiente, si se es profesor, como Asociación de Profesores, si se es funcionario, como miembro de la Administración Sectorial Competente.

Me consta que hay titulaciones que tienen dos representantes en su Grupo de Trabajo por tres distintos estatutos (Colegio Profesional, Escuela, Empresas).

También se puede participar en la fase de información pública, que es en la que se encuentran en estos momentos algunos proyectos de los Reales Decretos.

Programa Cronológico seguido.

En Enero de 1986 se estableció el siguiente programa de Trabajo:

IV.- PROSECUCION DE LOS TRABAJOS PARA LA REFORMA: CALENDARIO INDICATIVO

1.- A la vista de lo hasta el momento actuado por esta Ponencia, ésta propone el siguiente calendario indicativo para la prosecución de la reforma de las enseñanzas en curso en este Consejo de Universidades:

30. 1.86 Elevación al Pleno del Consejo de Universidades del Programa de actuación que se contiene en el presente Documento.

5. 2.86 La Ponencia nombrará Presidente y Secretario de los diferentes Grupos de Trabajo.

26. 2.86 Convocatoria por la Ponencia a los Presidentes y Secretarios de los diferentes Grupos de Trabajo.

1. 3.86 Constitución de los Grupos de Trabajo e inicio de sus tareas.

30. 3.86 La Ponencia, previo informe de los Grupos de Trabajo, cierra el proyecto de directrices generales básicas, que eleva a consideración del Pleno del

15. 4.86

Junio a
Sept. 86

Julio a
Nov. 86

Nov. 86

A partir de

1.11.86

Consejo de Universidades.

El Pleno del Consejo de Universidades decide la propuesta al Gobierno del Real Decreto de directrices generales básicas.

Recepción por la Ponencia de las conclusiones de los Grupos de Trabajo sobre los diferentes títulos oficiales y las directrices generales propias de sus planes de estudio.

La Ponencia considera las anteriores conclusiones y las comunica a los miembros del Consejo de Universidades dándole plazo para que formulen observaciones. Si no existieran las somete progresivamente a consulta pública.

Valoración por la Ponencia de las anteriores consultas.

Plenos del Consejo de Universidades para decidir sobre la propuesta al Gobierno de los títulos que tengan carácter oficial y de sus directrices generales propias.

Como puede verse, fue un programa de trabajo indicativo, sé que aún se puede conseguir incidir e influir en la Reforma si se solicita con fuerza y con propuestas claras y concretas pues en muchos títulos aún están trabajando en ellos en sus Grupos de Trabajos respectivos.

Relación de Nuestras Enseñanzas con la mencionada Reforma Universitaria.

Dentro de nuestro sector más próximo, todo el mundo sabe que nuestras enseñanzas, tal y como están hoy establecidas nacieron con la Ley 144/1961 del 23 de Diciembre (B.O. del Estado número 311), sobre Reorganización de las Enseñanzas Náuticas y de Pesca, pero si es caso que no se conoce bien, insto aquí el Artículo primero.

Clasificación y ordenación

Artículo primero.- Uno. Las enseñanzas que se cursen en las hasta ahora denominadas Escuelas de Náutica y Máquinas, oficiales o reconocidas, serán consideradas como enseñanzas técnicas de grado medio, incluidas en el Grupo que para éstas establece el punto primero del artículo cuarto, capítulo primero de la Ley de veinte de julio de mil novecien-



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR

GENERADOR ELECTROLITICO DE HIPOCLORITO SODICO

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

- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIFERAS
- 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

EFFECTOS NAVALES

Juan Rejón, 127

Teléfonos 27 27 27 - 27 23 45

Télex: 95701 - STLS - 3

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

tos cincuenta y siete, que le será de aplicación con carácter general en cuanto no se oponga al contenido de la presente Ley.

Dos. Las enseñanzas que se cursen en las hasta ahora denominadas Escuelas Medias de Pesca, oficiales o reconocidas, serán consideradas como de Formación Profesional en los oficios de a bordo, y se clasificarán según los grados que establece el artículo quinto, capítulo primero, de la Ley de veinte de julio de mil novecientos cincuenta y cinco, que le será de aplicación con carácter general en todo lo que no se oponga al contenido de la presente Ley.

Tres. Dichas Escuelas, que se denominarán en lo sucesivo "Escuelas de Náutica" y "Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera", respectivamente, sean oficiales o reconocidas, continuarán dependiendo de la Subsecretaría de la Marina Mercante y se regirán por las disposiciones que establece esta Ley y por las normas complementarias que se dicten para su desarrollo por el Ministerio de Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante).

Del texto de este artículo se desprende el que las enseñanzas náuticas y de pesca nacieron juntas, y que las cursadas en las Escuelas de Náutica

y Máquinas eran consideradas como técnicas de Grado Medio, y las enseñanzas de las entonces Escuelas Medias de Pesca se consideraban de Formación Profesional.

Mediante la ley 14/1970 del 4 de Agosto, se estableció la Formación Profesional Reglada, atribuyendo al 2º grado el nivel de bachiller y el 3er. grado el de Diplomado Universitario.

Mediante el decreto 2205/75 de Educación y Ciencia del 23 de Agosto (B.O.E. núm 226) se establecen los planes de estudios para las Enseñanzas Especializadas, entre las que expresamente se incluye la Rama Marítima Pesquera en sus distintas especialidades comprendiendo hasta el tercer curso del segundo grado, culminando con los días de embarque para la obtención del título de Patrón de Pesca de Altura. No se ponía en funcionamiento la Formación Profesional de Tercer Grado, en cuyo marco quedaban los estudios de Capitán de Pesca.

La Ley 43/1981 de 9 de Noviembre, sobre creación de Cuerpos de Personal Docente para los Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo Pesqueros, en su artículo segundo, se expresa:

"Uno. Corresponde al Cuerpo de Profesores Numerarios de Institutos

Politécnicos Nacionales Marítimos Pesqueros impartir las enseñanzas conducentes a la obtención del título de Capitán de Pesca, equivalente al de Técnico Superior Diplomado y de las ramas de Cabotaje, Máquinas y Electricidad, así como aquellos otros de igual nivel que se determinen por el Gobierno".

Por otro lado, mediante Real Decreto 1439/1975 de 26 de Junio del mismo año sobre la calificación de las Enseñanzas de Náutica, se establece que "la Enseñanza Náutica Superior tendrá el nivel que corresponde al 2º ciclo de Enseñanza Universitaria". Como se ve, las enseñanzas de las Escuelas Oficiales de Náutica y Máquinas, también se elevan de nivel pasando a alcanzar el rango de Superior.

De los antecedentes relativos a las enseñanzas Náutico-Pesqueras, se desprende que la Administración debió ya en su día estructurar los estudios del Capitán de Pesca, e incluso el de otras especialidades de la rama Marítimo Pesquera, para adecuar a estos titulados al medio, sin perder el nivel que les corresponde, y que la ley les asigna. Esto no ha sido así, pero lo que es más grave es el que no se les tenga en cuenta en la relación de los estudios universitarios, que como he-



mos visto, su reestructuración y reforma se está efectuando.

En la documentación de universidades inserta en este artículo, puede apreciarse el que entre los 17 Grupos de Trabajo en los que se han ordenado todos los estudios universitarios, aparecen catalogados 13 Diplomados, no siendo ninguno de ellos el de Diplomado en Pesca, ni en ninguna especialidad Marítimo-Pesquera, ¿Porque?

Si observamos el Grupo VII se ve, y se echa en falta, el que no aparece el de Diplomado en Pesca, que como se ha demostrado, existe, (Ley 43/9 Nov. 1981, B.O.E. nº 275 del 17 Nov. 1981).

Una reforma de las enseñanzas, tal y como se ha podido intuir, es una obra ingente y su proceso es largo y muy laborioso, por lo que no se puede hacer más que de tarde en tarde; por ello, si se quedara sin incluir la rama Marítimo-Pesquera, sería muy grave para los interesados directamente, comportando además, una lamentable pérdida para el sector, que sin duda alguna, demanda de estos titulados para afrontar el reto de abastecer de pescado a nuestros mercados nacionales, no sólo tripulando los nuevos barcos, cada vez más costosos y completos, sino atendiendo y gestionando las Empresas y Administraciones pesqueras que deberán competir con las de otros países que, en días muy cercanos, se suministraban de nuestras pesquerías y hoy nos pro-

porcionan pescado y productos derivados.

Finalizo esta llamada de atención con la reflexión de que todo lo relativo a la Reforma de Enseñanzas, en lo concerniente a las distintas especialidades Marítimo-Pesqueras, se podría efectuar sin que prácticamente supusiera incremento del gasto, pues tenemos infraestructuras de centros, medios y profesorado que puede abordar, de forma legalmente establecida, desde las enseñanzas del primer ciclo universitario, pasando por unas, al parecer, pujantes enseñanzas medias. Sin olvidar, por supuesto, la labor de investigación, pues todo ello está previsto en la mencionada Ley Organica 11/1983 del 25 Agosto, de Reforma Universitaria, que en su Artículo diez dice: Artículo diez

1.- Los Institutos Universitarios son Centros fundamentalmente dedicados a la investigación científica y técnica o a la creación artística, pudiendo realizar actividades docentes referidas a enseñanzas especializadas o cursos de doctorado y proporcionar el asesoramiento técnico en el ámbito de su competencia. Podrán tener carácter interuniversitario cuando sus actividades de investigación o enseñanza lo aconsejen, mediante Convenios especiales, si así lo determinan los Estatutos.

2.- La creación y supresión de los Institutos Universitarios será acordada por la Comunidad Autónoma

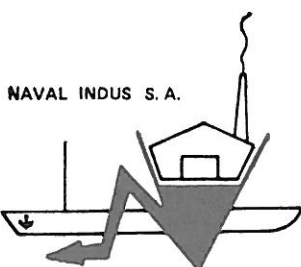
correspondiente, a propuesta del Consejo Social de la Universidad y previo informe del Consejo de Universidades.

3.- Asimismo, mediante Convenio, podrán adscribirse a las Universidades como Institutos Universitarios, instituciones o centros de investigación o creación artística de carácter público o privado. La aprobación del Convenio de adscripción se realizará en los términos establecidos en el número anterior.

Los titulados de nuestros centros han atendido a más de 20.000 pesqueros y han contribuido con su presencia en una parte importante de barcos mercantes, por lo que no puede pensarse en una reestructuración del sector o sectores sin atender la Reforma de las Enseñanzas en este campo, avanzando al igual que lo hacen todo los campos, con lo cual se podrá dotar a todo el sector, tanto de la mar, como de tierra, de profesionales que contribuirán sin duda al desarrollo de su parcela, y por tanto, de todo el conjunto de la Economía Nacional.

He hablado de la Reforma Universitaria de forma muy rápida y para mi gusto superficial, pero el tiempo apremia y pienso que es más importante hacer la "llamada" urgente, aunque sea incompleta, que perfeccionar este texto y su contenido, demorando su publicación, lo que podía suponer llegar demasiado tarde.





NAVAL - INDUS, S. A.

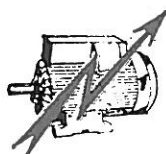
Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

- ◆ 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



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

Instalaciones-Reparaciones-Construcciones-Eléctricas, 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)

☎ 27 83 13 - 27 84 07

Las Palmas de G. Canaria



EL PROGRAMA DE R.E.E. "ESPAÑOLES EN LA MAR"

Por su Director D. ISMAEL GONZALEZ
PELLICER

Este programa es difundido a través de Radio Exterior de España y realizado en los estudios de Radio Nacional de España en el País Vasco (Emisora de San Sebastián), el programa "ESPAÑOLES EN LA MAR" comenzó a emitirse el 15 de octubre de 1984, diariamente de lunes a viernes, por lo que lleva camino de cumplir los tres años en antena. Además, los sábados y realizado en Santa Cruz de Tenerife este programa tiene su edición semanal, con el mismo tiempo de duración: 50 minutos.

Responsable del programa en su edición diaria es Ismael González Pellicer, periodista y locutor comentarista de RTVE quien se encarga de la dirección y presentación del mismo.

¿Qué es?

"ESPAÑOLES EN LA MAR" es un programa dedicado a los hombres que trabajan en la mar y muy especialmente orientado hacia los que trabajan a lo largo del año en circunstancias especialmente duras en los bancos de Pesca de Terranova; en los caladeros de Namibia, de Suráfrica o de las Malvinas, los que trabajan en barcos de altura y gran altura. Sobre todo, "ESPAÑOLES EN LA MAR" pretende ser un programa de carácter social, informativo y de amenidades.

¿Contenidos?

Todos los que puedan interesar al marino: coloquios sobre temas de actualidad y en especial los relacionados con la seguridad marítima con intervención de especialistas. Mesas redondas sobre Seguridad Social, orientaciones médicas; bloques destinados a difundir aquellos aspectos más interesantes y humanos de las personalidades españolas que destacan en las Ciencias, las Artes y otras actividades. Tampoco olvidamos los temas frívolos o esos temas triviales, curiosos que jamás alcanzan honores de primer página en ningún medio de comunicación social. Por supuesto, también está presente la música,

insertándose al menos tres temas diferentes en cada programa.

"ESPAÑOLES EN LA MAR" es sobre todo una grata compañía para millares de marinos que viven forzosamente alejados de su familia y de su pueblo. Esto se pone de relieve a través de los cientos de cartas que recibimos en el programa a lo largo de todo el año. También establecemos con frecuencia diálogos con buques que se encuentran a miles de millas de distancia de España. Asimismo tenemos una sección fija en la que los familiares de los marinos envían mensajes a éstos, lo mismo en el sector de la pesca como en el de la mercante.

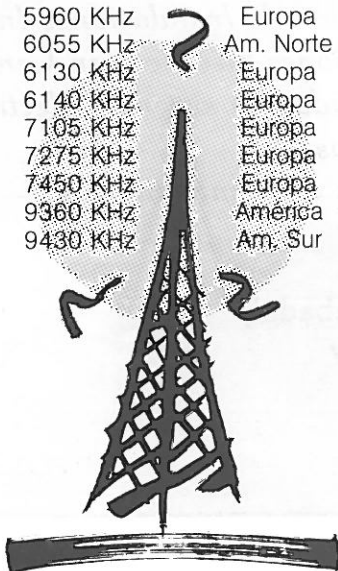
Horas de emisión

"ESPAÑOLES EN LA MAR" se emite diariamente de lunes a viernes de las 16,05 a las 16,55 (hora oficial española), en directo.

El programa "ESPAÑOLES EN LA MAR" se emite por R.E.E. a las 14,05 UTC para Oriente Próximo y Medio y África, en las frecuencias 17.890 KHz y 11.820 KHz, 21,35 UTC para América en 9.630 KHz y 15.125 KHz.

R.E.E. también emite en castellano en las siguientes frecuencias:

FRECUENCIA	ZONA
5960 KHz	Europa
6055 KHz	Am. Norte
6130 KHz	Europa
6140 KHz	Europa
7105 KHz	Europa
7275 KHz	Europa
7450 KHz	Europa
9360 KHz	América
9430 KHz	Am. Sur



FRECUENCIA	ZONA
9570 KHz	Europa
9580 KHz	Or. Medio
9620 KHz	Europa
9630 KHz	Am. Norte
9650 KHz	Australia
9675 KHz	Afr. Norte
9745 KHz	Or. Medio
9745 KHz	Am. Sur
9765 KHz	Europa
11715 KHz	Europa

FRECUENCIA	ZONA
11730 KHz	Australia
11775 KHz	Afr. Norte
11775 KHz	Am. Centro
11790 KHz	Europa
11870 KHz	Or. Medio
11880 KHz	Am. Norte
11880 KHz	Am. Sur
11890 KHz	África
11920 KHz	Europa
11945 KHz	Am. Sur

FRECUENCIA	ZONA
15125 KHz	Or. Medio
15325 KHz	Am. Sur
15365 KHz	Am. Centro
15375 KHz	África
17770 KHz	África
17845 KHz	América
17890 KHz	Or. Medio
21570 KHz	América
21575 KHz	Or. Medio
21595 KHz	Med. e In.

ATENCIÓN: Debido a las condiciones de propagación, algunas de estas frecuencias están sujetas a cambios que se anuncian oportunamente a través de los programas de Radio Exterior.

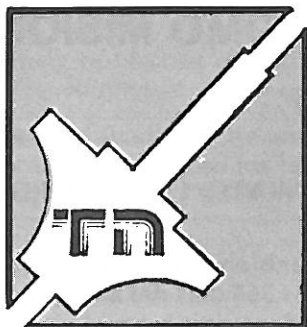
Colaboraciones

El programa está abierto a todo tipo de colaboraciones. No obstante, destacamos las que prestan el Instituto Social de la Marina; AETINAPE; COMME; Cofradías de Pescadores, Asociaciones de Armadores, etc.

De manera fija, todos los martes intervienen en temas de divulgación médica el doctor Dámaso Sánchez.

El programa cuenta también con la colaboración de todos los centros Emisores de Radio Nacional de España, particularmente aquéllos que se ubican en el litoral de la Península y, por supuesto, los de Baleares y Canarias.

Otra colaboración que no podemos omitir y que los marinos agradecen, es la del Instituto Nacional de Meteorología que facilita las predicciones para las distintas áreas marítimas.



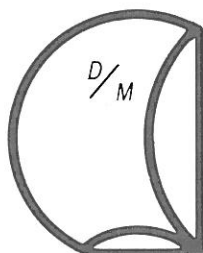
TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

SERVICIO TURBOCOMPRESORES

Equilibrados estáticos y dinámicos

Soldaduras especiales.

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



DISTRIMAR, S.L.

DISTRIBUIDORES MARITIMOS, S.L.

- Material de Inyección Bosh - L'Orange - TDZ
- Válvulas guías, segmentos y Cojinetes de todos los motores.
- Repuestos en General de M/ Pegaso - Stork - Deutz, etc.
- Todo tipo de filtros - Correas - Retenes y Rodamientos.
- Pirómetros - Manómetros.
- Reguladores de aire.
- Cierres mecánicos Crane.
- Productos químicos en general, (Quita Oxido, Descalcificante, Solventes Desengrasantes, etc.)

Fernando Guanarteme, 49-2º - Telfs. 27 71 55 - 27 72 07 - Tlx. 95681-DSTRM
35007 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

EL SALVAMENTO EN LA MAR NO TIENE SUFICIENTES MEDIOS Y EL SAR NO TIENE COMO MISION ESPECIFICA ESTE TIPO DE SALVAMENTOS.

ENTREVISTA DE AETINAPE SOBRE EL SAR (SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO) CON EL TENIENTE CORONEL D. MARIO DEL RIO.

No temen el riesgo. Ni tan siquiera piensan en él. Sólo les preocupa hacer bien su trabajo y salvar todas las vidas posibles. A ello se dedican por entero las 24 horas de cada uno de los 365 días del año. A veces, les duelen las críticas y las incomprensiones, pero saben callar y seguir esforzándose para ser mejores. Son los hombres del SAR, el Servicio de Búsqueda y Salvamento del Ejército del Aire. Con uno de sus hombre, el Teniente Coronel Jefe del 803 Escuadrón, Mario del Río, ha hablado la revista de AETINAPE para que cuente a nuestros lectores como trabajan y cuáles son los medios de que disponen, así como las dificultades que se encuentran en el quehacer de cada día.

P.- Teniente Coronel del Río ¿Podría explicarnos que es el SAR y cuál es su misión?

R.- El SAR, siglas con las que se conoce internacionalmente el Servicio de Búsqueda y Salvamento, se creó en España por un decreto, todavía en vigor, que data de junio de 1.955, en respuesta por una parte a una necesidad del Ejército del Aire de asegurar en lo posible el salvamento de sus tripulaciones aéreas, y de otra como consecuencia de la firma por España de Convenios Internacionales en materia de aviación que obligaban a prestar ayuda a cualquier aeronave extranjera siniestrada tanto en el territorio español como en sus aguas jurisdiccionales.

Su misión está claramente definida en el artículo segundo de su decreto de creación en el que se especifica que es la de localizar a las aeronaves siniestradas dentro del espacio aéreo español y hacer llegar lo más rápidamente posible al personal de las mismas, los auxilios que pudie-

ran necesitar, así como cooperar con otros organismos civiles y militares, cuando por haberse producido catástrofe o calamidad pública se requiera su colaboración.

P.- ¿Cuál es su estructura y como está organizado este servicio?

R.- El SAR, con una organización que permanece prácticamente inalterable desde su creación, siempre ha estado ligado al Ejército del Aire, bien dependiendo directamente del

tura, con sede en Madrid, dirige y controla el funcionamiento general del servicio y se relaciona con organismos y entidades españolas y extranjeras, tanto para solicitar cooperación en caso de accidentes aéreos como para autorizar las peticiones que reciba.

Los Centros Coordinadores de Salvamento tienen como objetivo organizar y dirigir las operaciones de búsqueda y salvamento. Están situa-

El SAR tiene responsabilidad en el salvamento de aviones pero ninguna en el de barcos.

antiguo Ministerio o a través de Subsecretarías o Direcciones Generales. Actualmente el conjunto orgánico que forma el SAR depende del CJEMA a través de una Agrupación General.

Básicamente y para cumplir su misión cuenta el SAR con una Jefatura de Servicio, los Centros Coordinadores del Salvamento (RCC) y las unidades de Fuerzas Aéreas. La Jefa-

dos físicamente cerca de los centros de control de tráfico aéreo para de ese modo tener una información inmediata y fluida. Paracuellos, en Madrid; Son Bonet, en Palma de Mallorca; Gando, en Las Palmas de Gran Canaria; más un subcentro en Sevilla son las localizaciones actuales de los mismos.

Finalmente, las Unidades de Fuerzas Aéreas están integradas por tres Escuadrones, el 801, 802 y 803 específicos del SAR más un cuarto, el 402, que combina el salvamento con el transporte. Su misión es la de ejecutar las misiones de Búsqueda y Salvamento bajo la dirección operativa de los RCC. Su ubicación actual es la siguiente: el 801 está en Palma de Mallorca, el 802 en la Base Aérea de Gando y el 803 y 402 en Cuatro Vientos, en Madrid. Existe también un destacamento en La Coruña.

P.- ¿Con qué tipo de medios cuenta cada uno de estos Escuadrones?. ¿Son similares a los existentes en otros países?

R.- El desarrollo tecnológico de la aviación ha tenido también un reflejo fiel en el campo específico del



R.- Estos Escuadrones tienen medios para ejecutar las operaciones de búsqueda y salvamento ante cualquier posibilidad de catástrofe. Los Escuadrones se llaman de Bús-

queda y Salvamento porque el Salvamento tiene dos partes: una es la búsqueda y otra el rescate. Por eso los Escuadrones de vuelo cuentan ahora mismo con dos tipos de medios que son: aviones y helicópteros.

Entre las dificultades de una operación de rescate es la carencia a veces de medios en los barcos y la falta de adopción de medidas de supervivencia y salvamento de los marineros que no lo hacen.

En una secuencia normal de accidente el avión busca y el helicóptero rescata. En función de la distancia a que se hay producido el accidente el avión es el que busca, porque tiene mucha más autonomía y, una vez localizado el barco, entran en acción los helicópteros, aunque a veces los términos se invierten, puesto que el avión también cuenta con una grúa de salvamento. Pero lo lógico es que sea como le he dicho al principio, el avión busca y el helicóptero rescata.

P.- ¿Cómo se ponen ustedes en acción?

R.- Tengo que hacer una aclaración y es que el SAR tiene responsabilidad en el salvamento de aviones que caen a tierra o al mar, pero que no tenemos ninguna responsabilidad en las catástrofes que ocurren en el mar con barcos del tipo que sean. Nosotros solamente ayudamos si nos lo pide una autoridad competente, que suelen ser las Comandancias de Marina, una vez que a estas se les ha notificado el accidente o el peligro inminente de siniestro. Con una simple llamada, y que puede ser como he dicho de las Comandancias, del Gobernador Civil o cualquier otra autoridad competente, al Centro Coordinador de Salvamento, nosotros en quince minutos estamos en el aire. El margen que tenemos de movilización es de media hora pero solemos acelerarlo al máximo. De noche es de dos horas, pero en me-

no está precisamente localizada se envía un avión desde Madrid para que inicie la búsqueda. Si la zona está más o menos localizada entonces sale directamente un helicóptero pa-

ra iniciar los trabajos de rescate, ya que el tiempo de supervivencia de los naufragos, aún contando con medios adecuados, no supera las cuatro horas.

funciona perfectamente al tocar agua se activa y a través de la comunicación por satélite nosotros podemos localizar la posición de la nave en apuros, puesto que en los helicópteros contamos con un sistema de emisión Omega que, al introducirle los datos precisos, nos lleva directamente al lugar del siniestro.

Otro tipo de dificultad, es que las primeras medidas de supervivencia y salvamento las tienen que adoptar los marineros del barco y no lo hacen. A veces es fundamental que las balsas estén en condiciones



P.- ¿Cuales son las principales dificultades que se encuentran ustedes para realizar un salvamento?

R.- Lo fundamental en el salvamento es llegar pronto. De ahí la necesidad de que se nos avise con cele-

ridad. Muchas veces no llegamos a tiempo o no podemos actuar porque nos dan la alarma tarde. Como ya he dicho los tiempos de supervivencia aún con chalecos y otros medios no supera las 4 horas. Si tardan en avisarnos y encima la posición no es buena cuando llegamos los naufragos han muerto.

Nuestro equipo de búsqueda y salvamento se encuentra entre los mejores de Europa.

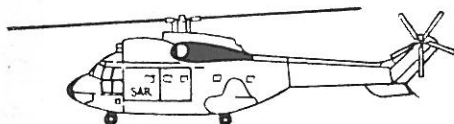
Así pues, la primera dificultad es la carencia, a veces en los barcos, de medios que, aunque están reglamentados, no se usan y eso desencadena los retrasos. Si el barco cuenta con buenos sistemas de transmisión y radiobalizas tiene tiempo, aunque tenga una vía de agua o un desplazamiento de carga de avisar correctamente su posición. Si la radiobaliza

el helicóptero es muy bueno para el salvamento y llega donde otros barcos cercanos no pueden ayudar por la altura del oleaje, lo cierto es que también tiene sus limitaciones técnicas y operativas como son las de la autonomía.



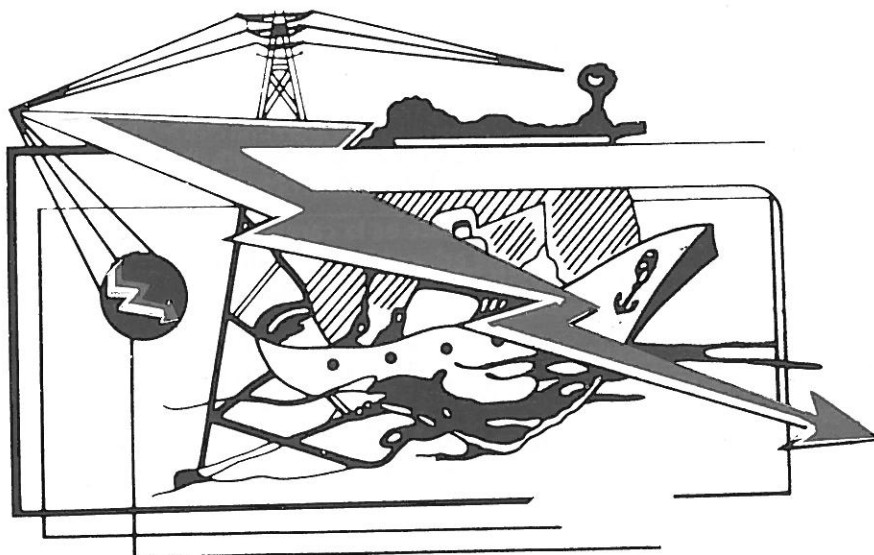
P.- ¿Cómo podrían colaborar con ustedes los tripulantes en apuros para que el salvamento fuera más rápido y eficaz?

R.- Algunas dificultades que también encontramos en el salvamento es a veces el desconocimien-



nos de 45 minutos ya estamos volando. No hay que olvidar que hacemos guardia las 24 horas del día.

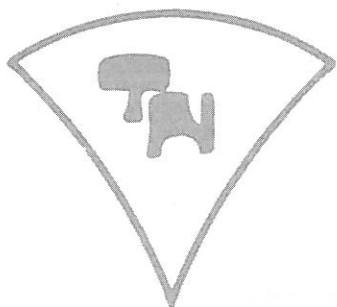
Con los datos que se nos proporcionan sobre el posible accidente salimos hacia el barco. Si la zona



ELECTRICIDAD J. MAILLO C. s.l.

Reparaciones Electro-Navales, Devanados, instalaciones y Automatismos

Urbanización El Cebadal, Vial 1, Parcela 195 - Telfs. (928) 267004-08, Part. (928) 231027
Puerto de la Luz. 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



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

salvamento. Se ha pasado en muy pocos años de aeronaves someramente preparadas, al diseño y producción de aviones y helicópteros especialmente pensados para la búsqueda y el salvamento. En este sentido, el Ejército del Aire ha realizado en los últimos años un importante esfuerzo económico y técnico para dotar al SAR de los medios adecuados y hoy contamos con un 80 por ciento del material terrestre y aéreo nuevo, lo que significa que nuestro servicio de Búsqueda y Salvamento se encuentra a la altura de los mejores europeos.

De cara a nuestras actuaciones en el mar contamos con los aviones Fokker-27 que tienen más de 11 horas de autonomía con lo que puede hacer rastreos de más de ocho horas a 200 millas de la costa y llegar a 1.000 millas para efectuar rastreos de una hora. El CASA 212 Aviocar puede realizar rastreos durante más de 5 horas a 200 millas o de 2 horas a 500 millas.

Además de con los helicópteros Alouette-III, contamos con los Puma y Superpuma que tienen autonomías superiores a las 5 horas y pueden llegar a más de 150 millas de la costa para realizar rescates. Todos estos aparatos están dotados de radares de búsqueda, gruas de izado, camillas, equipos médicos, dispositivos de lanzamiento de bengalas, señalizadores, balsas, botiquines, raciones de emergencia, junto con completos equipos de comunicaciones que incluyen equipos megafónicos de dos frecuencias.

En cuanto a las dotaciones humanas he de decir que asciende a siete personas: dos pilotos, dos mecánicos, uno de ellos para manipular la grúa de salvamento, dos buceadores y un sanitario militar.

P.- Teniente Coronel del Río por lo que nos ha explicado anteriormente parece que la misión del SAR es más bien la del rescate de víctimas de accidentes aéreos y otras actividades específicamente militares ¿Porqué empiezan ustedes a actuar en salvamento marítimo de tripulaciones tanto de pesqueros como de mercantes?

R.- Aunque, efectivamente, el SAR se crea con una misión prioritaria -ayuda a aeronaves- no se descartó la posibilidad de cooperar y colaborar en cualquier tipo de siniestro que pudiera producirse. De hecho, el alto grado de seguridad que



el desarrollo tecnológico ha proporcionado a las operaciones aéreas, ha permitido que un elevado porcentaje de las misiones SAR se desarrollen hoy en día precisamente en ese área de cooperación y colaboración con

En cuanto a lo que me pregunta del salvamento marítimo, empezamos a realizarlo en 1973, precisamente en La Coruña y a petición de las autoridades locales, dado lo peligroso de estas costas.

Si tardan en avisarnos y encima no es buena la posición es probable que cuando lleguemos los naufragos hayan muerto.

otros organismos civiles y militares. Así, actualmente y, debido a que no existe en España un adecuado plan de salvamento o si existe y está estructurado aún no cuenta con suficientes medios, nosotros estamos cooperando en el traslado urgente de enfermos y en el transporte de órganos para transplantes.

Tenemos actualmente firmado un acuerdo con la clínica Puerta de Hierro de Madrid, a tal efecto y, además, colaboramos con ICONA en la extinción de incendios.

Al principio no conocíamos muy bien este tipo de servicio. Nuestro entrenamiento no era el adecuado y los medios tampoco lo eran. Pero desde 1983 el Ejército del Aire compró los helicópteros Super-Puma y los medios mejoraron sensiblemente. También la información ha contribuido a mejorar y el salvamento que hacemos en el mar y, en concreto, en La Coruña, se han multiplicado los servicios.

P.- ¿Cómo actúan los Escuadrones de Vuelo?

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 Avidavieta, s/n
Teléfono 39 49 85

LA CORUÑA

Muelle de Linarez Rivas, 65
Teléfono 24 01 00

VIGO

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

CENTRAL:

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)

to del idioma y el de la actuación del helicóptero. Por ello sería bueno difundir algunas pequeñas observaciones de como tienen que actuar para

a no ser que tuvieramos una posición muy aproximada y el siniestrado contase con medios pasivos de salvamento como bengalas. Sola-

todo el litoral español?

R.- Como ya he dicho anteriormente el salvamento en el mar no tiene suficientes medios y el SAR no tiene como misión específica este tipo de salvamento. Aun así hay años en los que hemos conseguido rescatar hasta 150 personas. Actualmente las Comunidades Autónomas están dotándose de medios de salvamento propios y eso nos ha aliviado de forma que ya nuestras intervenciones en Cataluña o el País Vasco son muy pequeñas. Pero hay otras zonas como Galicia o Canarias donde solamente nos tienen a nosotros.

P.- ¿Existe un servicio semejante al SAR en otros países?

R.- El Servicio de Búsqueda y Salvamento existe en todos los países

Lo más importante para el SAR es que nos avisen con rapidez y nos den la posición lo más aproximada posible.

ayudarnos. Por ejemplo, el barco tiene que estar proa al viento para que dé menos bandazos, navegar entre 5 y 10 nudos y tener despejada de cables la zona en la que va a bajar la cesta para que esta no se enganche, porque a veces al intentar soltarla para lanzarla otra vez puede salir despedida y engancharse en nuestra propia hélice. No es que tengan que tener muchos conocimientos, pero al menos algunos básicos nos aliviarían en la tarea.

Pero, insisto, lo más importante para nosotros es que nos avisen con rapidez, que nos den la posición con la mayor aproximación posible, conectar la frecuencia adecuada y conocer las señales manuales de salvamento.

P.- Por la noche ¿Hay mayores dificultades para el salvamento?

R.- Por la noche no es que haya más dificultades es que por la noche en el mar no se puede buscar. Ya de día encontrar a un naufrago es un milagro, pero por la noche es imposible

mente se puede hacer un rescate por la noche en las proximidades de la costa, porque entonces el helicóptero tiene una referencia, pero lejos de esa referencia el avión no sabe si va hacia adelante o hacia atrás por el movimiento del mar.

P.- ¿Existe algún problema específico en el salvamento en las costas gallegas?

R.- El problema de Galicia es la gran cantidad de pequeños barcos y

Es conveniente difundir algunas observaciones en los barcos para el conocimiento del idioma y actuación del helicóptero ya que el desconocimiento crea serios problemas.

chalanas que se dedican a la pesca de cercanías o al marisqueo y que no llevan ningún medio de emisión, ni de localización y cuando nos avisan lo hacen sus familias cuando faltan de casa un cierto número de horas y entonces la localización ya es imposible.

P.- ¿Cuentan ustedes con medios suficientes para dar cobertura a

que han firmado los Convenios de la OACI, lo que sucede es que la dependencia del mismo es diferente en cada país, ya que en unos lo hace de las autoridades civiles y en otros de las militares, pero siempre tiene una dependencia de la Administración.

A.E.T.I.N.A.P.E



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)

EL "INFORME" DE LOS RESENTIDOS

De un autodenominado "Informe del Colegio Oficial de la Marina Mercante" extraemos las más lúcidas conclusiones de esta guerra: Las batallas están planteadas con base en el resentimiento y en la sinrazón.

Que se sepa, desde cualquier perspectiva, un "Informe" es -o debe ser- algo más que un par de libelos redactados en forma administrativa e impersonal que den muestra de algo más que de dos o tres juicios de valor de dudosa consistencia. El que hemos descrito es, en vez de un "informe", el "informe del COMME", redactado casi exclusivamente con la preocupación de afirmar que los titulados náutico-pesqueros trabajando en la marina mercante se encuentran en situación ilegal.

En un informe han de constar, si se quiere redactar de forma crítica y dialéctica, muchos otros datos que den noticia, sobre todo, de cuáles fueron las circunstancias que dieron lugar a los hechos que en él se mencionan; de cuáles son los conceptos que se utilizan cuando se habla de "personal no cualificado"; o cuando se estremece el discurso amenazando sobre las posibles repercusiones en la seguridad marítima.

Además, todo lo que se dice en un informe serio ha de ir acompañado de justificaciones o datos que permitan una lectura razonada de los mensajes en él reflejados. Si no es así, el "informe", cuyo noble encabezamiento da cuenta de la noble intención de "dar a conocer", se reduce al sucio ejercicio de la oscuridad interesada y a poner un motivo más para que el mundo continúe siendo una historia entre buenos y malos. Es cierta aquella frase que rezaba "el que quiera desinformar, que informe".

Así lo hace el COMME. Y repasemos brevemente sus bajas pasiones "informativas":

- Nada se dice de porqué no había profesionales en 1963, cuando comenzó a permitirse el acceso de titulados náutico-pesqueros a la marina mercante. ¿Donde estaban los marinos? ¿Cuánto les importaba entonces la flota española?

- Constantemente se apela al "efecto negativo" de que los náutico-pesqueros "sustituyan" a titulados de las escuelas de Náutica, pero nunca se nos explica con dato de ningún ti-

po, en qué se cuantifica esa negatividad. No sabemos si se refieren a que la brucelosis se extiende más aceleradamente en los buques mandados por titulados náutico-pesqueros, o si su preocupación es la del número de accidentes o incidencias que registran los buques al mando de náutico-pesqueros. Ahí no se meten porque tendrían que dar números, y los números, como las tiplés, cantan y dicen cosas.

- Hablan, no sabemos si graciosamente, de una supuesta "categoría universitaria" de los estudios de la marina civil. Este dato roza el esperpento y da pie para hablar del gran problema que tiene la comunidad formada por las escuelas de la marina civil para ser integrada en la Universidad: la falta de nivel. Hay docentes en las escuelas que no podrían, ni por asomo, subir a una tarima universitaria, aunque también es cierto que existen profesores de gran categoría tanto en las Escuelas de la Marina Civil como en los Institutos y Escuelas Marítimo-pesqueras.

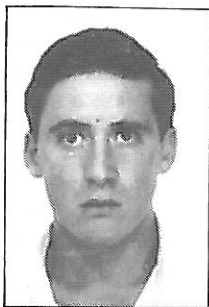
- "En el presente hay cerca de dos mil personas desempleadas entre los miembros de marina mercante". Este es el problema de fondo: los parados son una realidad en todos los

campos de la producción, y el COMME prefiere que las listas de desempleo las engrosen los que poseen un título náutico-pesquero que los miembros de su cuerpo profesional. Todo lo demás, eso de que se cuestione la seguridad de los buques, de las razones profesionales y abstracciones por el estilo, no importa demasiado. Se utiliza sólo como palabrería.

Leído el libelo donde la Secretaría General del COMME se deshace de todas sus neuras por medio de una vulgar masturbación panfletaria, a muchos les da la impresión de que los navieros son suicidas (dejan el mando de sus buques a profesionales que no los saben manejar) y los titulados náutico-pesqueros somos el terror de los mares ("El peligro de las aguas, los puertos y las líneas de costa, según se dice en el informe) y, sobre todo, que los malvados Náutico-pesqueros que ocupan con toda la responsabilidad del mundo puestos de mando en buques mercantes, han de ceder sus lugares de trabajo a los pobrecillos marineritos mercantes que ahora ya no ganan dólares en el extranjero.

AETINAPE





¡A TU SALUD!

Por D. LUIS DOMÍNGUEZ DE LA IGLESIA
Profesor de Higiene Naval del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo.

¿Cuántas veces se ha pronunciado ésta frase antes de tomar una copa? Podría tener su origen en la falsa creencia de que el vino es manantial de salud. No parece apropiada, sin embargo, conociendo los estragos que el alcohol depara a la humanidad. Por poner un ejemplo, en Francia el alcoholismo es la 4ª causa de muerte. Antoine Porot lo define en su diccionario de psiquiatría como "azote social" que produce degradación física y mental promoviendo aumento de la criminalidad.

Se ha dibujado la personalidad del bebedor como a una persona de carácter endeble, inadaptado social, con trastornos sexuales y psíquicos.

Las teorías del S. XIX de Bunge que consideraba el alcoholismo como una tara hereditaria, se han desechado, pero hoy se cree que genera una tacha en los ascendientes, que se transmitiría a modo de déficit neuropsíquico.

Hay que diferenciar al alcohólico del Dipsomaniaco, que, en el caso del último, sólo manifiesta su impulso incontrolable por beber de vez en cuando, a modo de crisis o episodios, lo que lo asemeja más a la psicosis maniaco-depresiva.

De los factores que se barajan como inductores al alcoholismo destacan el ambiente (sobre todo el familiar), el afán de imitación de los mayores que empuja a los jóvenes, la profesión, y sobre todo la publicidad.

J. Haber señala que en USA, el alcoholismo es el tercer problema sanitario con más de 10 millones de alcohólicos.

En el Anuario Estadístico de la Organización Mundial de la Salud, se señala que el nº de muertes/100.000 habitantes/año debidas a la cirrosis, es de 57,2 en Francia, de 38,8 en España, mientras que en el Reino Unido es de 5,7.

También relaciona directamente su consumo con la producción de diversos crímenes, entre los que destacan las agresiones sexuales, ya que

se ha comprobado que en la inmensa mayoría de los casos de violación, el agresor estaba influenciado por el alcohol. En la raíz del problema pudiera estar el hecho de que si bien el alcohol estimula la libido, resta significativamente la potencia, lo que acarrea frustración y agresividad.

Retomando el estudio del origen de la enfermedad, se han implicado, además de los enumerados más arriba, factores biológicos, sobre todo de tipo genético, bioquímicos, nutricionales y hormonales. Pero merecen ser destacados los factores psicológicos, y entre ellos la ansiedad.

En un entorno familiar alcohólico, si se suma una situación de hiperprotección paterna que impide el desarrollo de la identidad y de la personalidad, tenemos el medio para el desarrollo de la ansiedad por sentimientos de culpa por la excesiva dependencia, etc.



Más trágico es el alcoholismo en la juventud. Según estadísticas de la Brigada Central de Estupefacientes, el porcentaje total de jóvenes entre 12 y 15 años que consumen con cierta regularidad alcohol, alcanza la es-

clofriante cifra del 79,7%. Aunque lo hacen a diario el 8,7% de los varones y el 4,9% de las mujeres.

De los jóvenes mencionados, la inmensa mayoría sólo beben en sus casas o en restaurantes cuando están en familia, siendo mínima la juventud que abusa de la bebida exclusivamente fuera del hogar. Esto sirve para argumentar que es el ambiente familiar mucho más determinante que el social o el de "la pandilla".

Por otra parte hay una clara relación entre el consumo de alcohol y el consumo de otras drogas. La inmensa mayoría de los consumidores de otras drogas, consumen habitualmente alcohol, ya que se busca en muchos casos el efecto potenciador del alcohol sobre otras drogas.

Está claro que los jóvenes beben y se drogan porque la droga está en su medio, convive con ellos.

Todavía más terrible es el conocido Síndrome Alcohólico Fetal. Se debe al consumo de alcohol en grandes cantidades por las madres embarazadas. Los lactantes tienen talla corta en relación al peso, cabeza pequeña, poco desarrollo del maxilar y nariz, luxación de cadera, anomalías cardíacas y de genitales externos. Son niños que duermen poco, que están irritables y presentan temblores parecidos a los del síndrome de abstinencia. La muerte se produce en el 17% de los casos, quedando casi siempre los supervivientes con cierto retraso mental. Hoy se estudia el que dicho síndrome se presente en hijos de madres que bebían pequeñas cantidades de alcohol.

Lo que está claro y nadie discute es que tenemos un tóxico que es el alcohol etílico. Que el daño que produce depende entre otros factores del contenido y grado de dilución, sin considerar si es un producto de la fermentación o de la destilación (falsa idea de que el vino "de casa" no es malo) aunque te bebas media cosecha del condado).

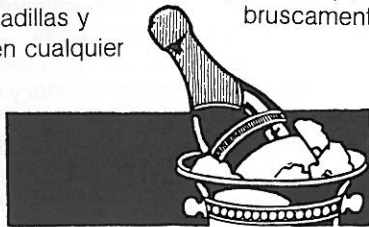
El alcohol ya está en sangre a la 1/2 hora de consumido, siendo el pico máximo alcanzado a la hora, permaneciendo en sangre durante 24 horas.

No se convierte una persona en alcohólica de la noche a la mañana.

Existe un período de alcoholismo latente, llamado período de imbibición que puede durar años. En este período el individuo guarda las apariencias, no se embriaga, acude al trabajo. Pero poco a poco, señales como la aparición de temblor, calambres,

COLABORACIONES

pesadillas nocturnas, pérdida del apetito, dolor de cabeza, impotencia, nos indican la proximidad de la enfermedad. El sujeto se degrada moral e intelectualmente, llegando a jactarse de su problema. Llegada la degradación psíquica, se vuelve colérico, tiene celos, es violento, cruel con los niños, abandona la familia y el trabajo. Aumentan los temblores, sudores y pesadillas y bruscamente, en cualquier



momento puede entrar en el terrible Delirium Tremens, que causa la muerte al 15% de los sujetos que lo padecen si no son atendidos, y al 5% a pesar de la mejor asistencia médica.

En el episodio delirante, el enfermo tiene alucinaciones, con visión de animales repugnantes, reptiles, arañas, ratas; tiene ideas de persecución y de muerte. Deforma la realidad, reaccionando de manera homicida o con el suicidio. Está bañado en un mar de sudor, tiene fiebre y convulsiones. Es una situación grave, en la que debe evacuarse al enfermo, procurar-le una buena hidratación, contenerlo en caso necesario, administrarle vitaminas B y C, y sedarle con Clorproma-

cina y anticonvulsivos como la difenilhidantoína, manteniéndole mientras se le evacúa en un ambiente libre de estímulos luminosos y sonoros para evitar que los deforme y elabore alucinaciones a partir de los mismos.

¿Cómo se debe combatir el alcoholismo? No parece que el hombre haya conseguido plenamente la respuesta si hacemos caso de las estadísticas, pero cada vez se avanza en técnicas que procuran alejar definitivamente al sujeto del alcohol.

La psicoterapia en todas sus variedades, individual, de grupo, psicoanálisis, hipnosis tienen muchos adeptos.

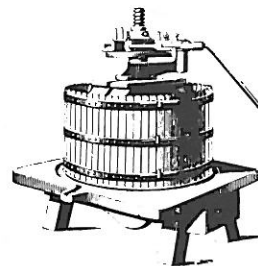
Se emplea la cura de aversión para lo que se emplea el disulfuro de tetraetilitionan (disulfirán o antabús), que al paciente que lo toma, le produce una reacción en el momento que ingiere alcohol. La reacción es desagradable y tendente a reforzar su voluntad de rechazar la bebida. Se emplea bajo supervisión médica, y al principio hospitalaria, y necesita la colaboración del enfermo.

Lo que sería válido, sobre todo al comienzo, es eliminar la ansiedad que impulsa a beber. Para ello no hay como afrontar los problemas y arrostrar las dificultades. Las técnicas de relajación y de meditación trascendental han conseguido notables éxitos.

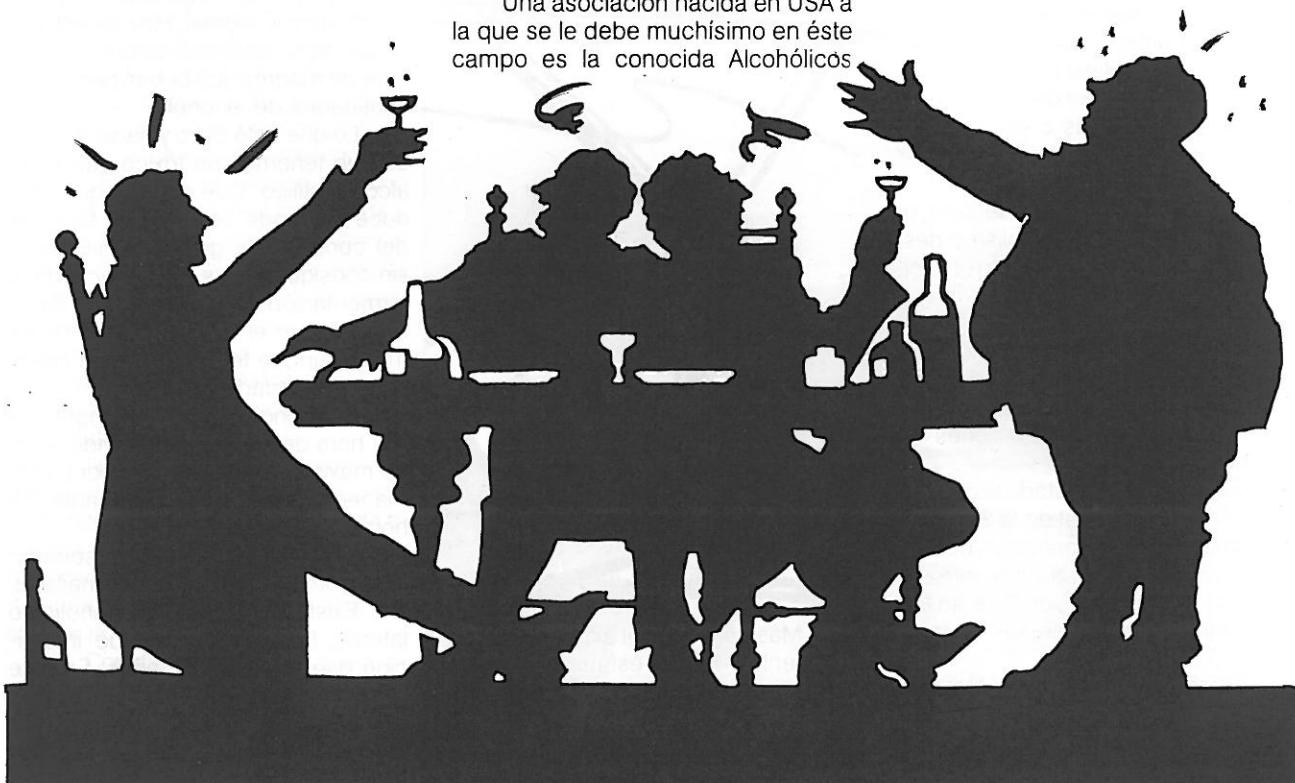
Una asociación nacida en USA a la que se le debe muchísimo en este campo es la conocida Alcohólicos

Anónimos, que reúne a ex enfermos para combatir juntos el problema. Hay otras asociaciones, no presentes en todos los países, que reúne a esposas y maridos de enfermos, ya que la lucha pasa por la colaboración familiar, y otras asocian a hijos de enfermos, que no se contentan con ser simples víctimas del problema y quieren poner algo de su parte.

Lo que parece claro; es que son necesarias medidas políticas, legales, sociales y de contra-propaganda, que impidan, de manera efectiva, la dispersión de bebidas alcohólicas a los jóvenes; que impidan el bombar-



deo publicitario que incita a su consumo, y medidas de información a todos los niveles, hogar, escuela, para hacer llegar a la sociedad el verdadero rostro del alcohol. En el mundo laboral marítimo, por desgracia se suman muchos factores más, como la soledad, el aislamiento, etc. lo que agrava aún más el problema, por lo que el esfuerzo ha de ser mayor.





EL FUTURO DE LOS PROFESIONALES DE LA PESCA

Por D. JOSE IGNACIO ESPEL FERNANDEZ

Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco. Ex-Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

Desde la adhesión a la CEE el profesional de la pesca ha de ser consciente de que el marco en el que ejerce su actividad ha variado sustancialmente.

Existen, a nuestro juicio, razones objetivas que avalan esta afirmación:

— Desde el 1º de Enero del 86 ya no es el Estado Español quien negocia los acuerdos pesqueros internacionales, sino la propia Comunidad que logicamente velará no únicamente por el interés de uno de sus miembros, sino de los doce, además su enorme potencial económico y político influirá decisivamente en la "calidad" de los acuerdos alcanzados. Este hecho se viene observando en los últimos convenios firmados

(Seychelles, Sao Tome y Principe, Mauritania...) más favorables para los intereses pesqueros que los hasta ahora vigentes. Es evidente que se abren posibilidades de nuevos caladeros junto al empleo de nuevas técnicas de pesca, lo que implica una cualificación profesional aún mayor de los pescadores.

— A partir de 1993 el mercado de trabajo en que va a desarrollar su actividad el profesional de la pesca va a ser más amplio: abarcara todo el ámbito de la Comunidad Económica Europea. Es decir, un pescador vasco, gallego, andaluz, etc. podrá contratarse libremente en buques daneses, británicos, franceses. No hemos de olvidar por tanto la característica fun-

damental de las tripulaciones de la flota pesquera de estos países: el empleo de tripulaciones reducidas y un alto nivel de tecnología incorporada a bordo, tanto en equipos de navegación y detección, como en las artes de pesca. Ello implica que el tripulante ha de ser debidamente capacitado en un centro de adiestramiento, antes de ejercer su profesión a bordo.

Ante este próximo futuro ¿en que nivel se encuentra la capacidad técnica y profesional de nuestros pescadores?. La respuesta a este interrogante no es fácil ya que junto a Capitanes de Pesca, Patronos de Altura y Mecánicos que compiten ventajosamente con sus homónimos europeos, nos encontramos con tripulaciones con escasa cualificación para el cometido que han de desempeñar a bordo.

Citemos algunos defectos estructurales que afectan gravemente al adiestramiento de los profesionales de la pesca:

— Escasa relación, salvo excepciones, entre centros docentes náutico-pesqueros y asociaciones de armadores, cofradías y profesionales del sector, lo cual origina un aleja-



Diesel Kiki

TURBODIESEL

DISTRIBUIDORES OFICIALES Y SERVICIO TECNICO
PARA CANARIAS

REPARACION DE BOMBAS DE INYECCION Y TURBO

Carretera del Norte, 192
Teléfono 25 61 50

35013 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

miento entre los conocimientos reales que ha de poseer el técnico de pesca, mecánico o tripulante, y los que adquiere en su preparación teórica. No es admisible que materias como la seguridad marítima o comercialización pesquera estén incluidas como parte de una asignatura en los planes de estudio, cuando por su capital importancia debían ser objeto de cursos monográficos.

— Inadecuación del marco jurídico en que se encuadran las enseñanzas pesqueras (la Formación Profesional), con los conocimientos y las prácticas que han de realizar los futuros profesionales. Citemos como ejemplo: El Mecánico Naval Mayor requiere para la obtención del título 3 cursos académicos que se alternan con 3-4 años de prácticas de mar. Como su título académico es el de Formación Profesional de 2º Grado, 3er. curso (técnico especialista), se recurre a que el aspirante realice los tres cursos de estudios teóricos continuados y efectúe posteriormente las prácticas de mar, lo que origina una gran distorsión en su formación ya que el contacto con el medio, es a nuestro juicio fundamental para el adiestramiento del futuro mecánico o patrón.

— Inexistencia de una norma jurídica que regule el embarque de alumnos en prácticas, lo que da origen a una escasez de titulados en los niveles superiores (Capitanes de

Pesca y Mecánicos Mayores), y produce un auténtico "cuello de botella" para el embarque en prácticas en el primer nivel de titulación (Patrón de Pesca Litoral 1ª Clase y Mecánico Naval de 2ª Clase). Estos efectos están ya incidiendo en la flota, especialmente con la escasez de mecánicos navales.

— El Cuadro Indicador de tripulaciones mínimas para buques de pesca data de 1964. Suponemos que, en casi un cuarto de siglo, algo habrán variado los equipamientos y las técnicas de pesca, para que sea muy aconsejable su revisión a fondo. Ironías aparte, es evidente que se encuentra totalmente obsoleto e incide negativamente en la organización del trabajo a bordo y en la cuenta de explotación de la unidad pesquera.

Enunciados someramente los principales defectos estructurales que afectan a la actividad de los profesionales de la pesca ¿qué medidas habrían de adoptarse para que el sector cuente a medio plazo con unas dotaciones que respondan a los avances tecnológicos y sociales?. Sin pretender un carácter exclusivista citamos:

— La reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras es urgente. Será preciso que se contemple la preparación del profesional desde el primer momento en que accede a un buque de pesca, siguiendo las normas de OMI y OIT, incidiendo en el área de la

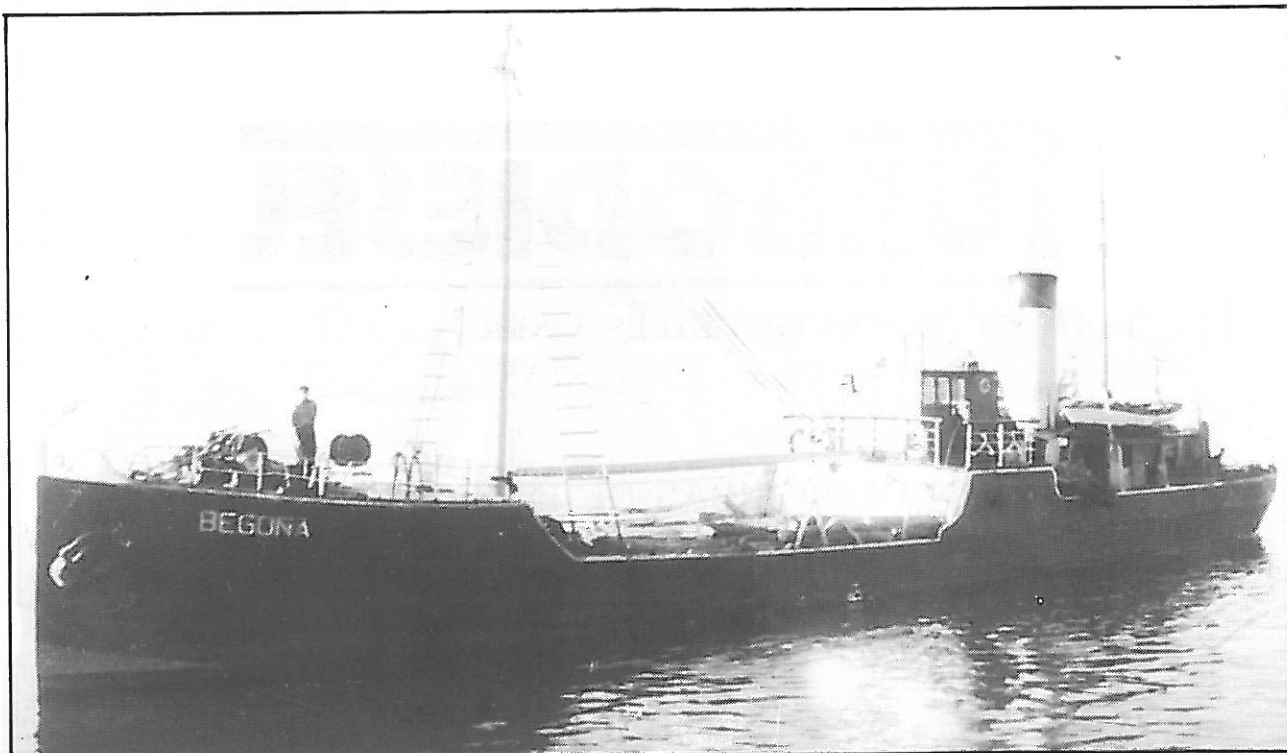
seguridad a bordo.

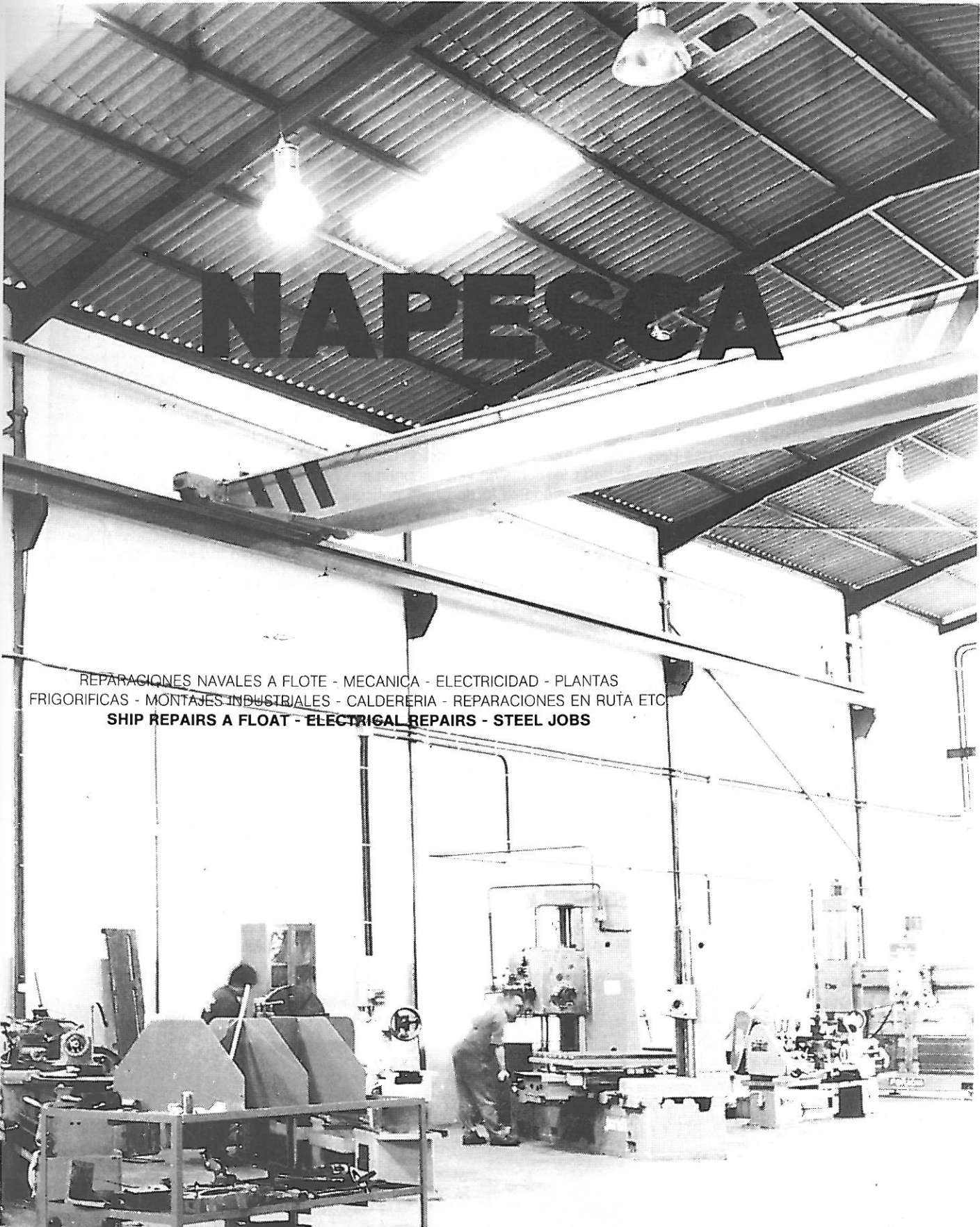
— Elaboración de un Cuadro Indicador de tripulaciones mínimas que tenga en cuenta los avances tecnológicos y exija una mínima especialización en cualquier puesto de trabajo a bordo.

— Las prácticas de mar de los futuros profesionales deberán ser realizadas ocupando un puesto específico de "alumno en prácticas" y no como en la actualidad que un futuro patrón puede realizar sus días de mar como marinero sin llegar a pisar el puente del buque, con el consiguiente peligro que ello representa, en el futuro, para la seguridad en la navegación.

— Creación de nuevas especialidades técnicas que puedan prolongar la vida profesional del pescador en tierra, como: reparación de equipos electrónicos de los buques, comercialización pesquera, talleres de diseño y montaje de redes, etc... etc.

Somos conscientes de que lo expuesto hasta aquí no es fácil de alcanzar de inmediato, pero estamos convencidos que con la aportación de todos los sectores implicados y la firme voluntad de colaboración de las distintas Administraciones pesqueras (Estado y Autonómicas) el profesional de la pesca ocupará en poco tiempo el lugar que le corresponde dentro de su propia sociedad y en el concierto de los países europeos.





NAPE SCA

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.

Urbanización "El Cebadal" - Vial 11 - Parcela, 234

TELEFONOS: Oficina: (928) 27 42 95 - Talleres: (928) 27 12 33 - 26 65 87 - 26 62 47

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



CANAL DE EXPERIENCIAS Y NAUTICO-PESQUEROS

Por D. ANTONIO GUTIERREZ MARTINEZ
Capitán de Pesca

En el Faro de Vigo del 10 de Mayo pasado se publicaba que la ciudad de Vigo contaría con el 1er. Canal de Experiencias de redes de España a cargo del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de esa ciudad.

La necesidad que tenemos en España de un Canal de Pruebas de Redes es urgente, ya que si algo tenemos claro todos los que andamos a la pesca es que las pruebas a bordo de los barcos se ven siempre condicionadas por la producción y este condicionamiento nos hace andar con pies de plomo antes de modificar algún elemento de la armada, traduciéndolo al Canal haciendo posible las medidas de renovación de las artes, dándose en muchos casos la paradoja de llevar lo último en electrónica en el puente y a la vez estar tirando por unos elementos que llevan veinte y más años sin modificarse. Y que en muchos de los casos se podría mejorar su eficacia y aumentar así el nivel de producción.

El poder ensayar los aparejos en el Canal haciendo posible las mediciones de las distintas geometrías de las artes, las resistencias y cambios de estos ante modificaciones de la velocidad, la flotación, etc. tiene unas ventajas que sumadas a las posibilidades de instrumento didáctico para la enseñanza hacen del canal un puntal de la vanguardia tecnológica aplicada a la pesca.

Hasta aquí sólo hay que dar parabienes a esta iniciativa de la Xunta de Galicia que viene a cubrir una deficiencia de medios sufrida por el sector a nivel de investigación o desarrollo de la tecnología de captura.

Ahora bien, a partir de aquí no está de más hacer varias puntualizaciones.

En lo que yo conozco, un Canal de Experiencias de Redes es una piscina con el agua en movimiento y la posibilidad de regular la velocidad de este agua y de la cinta sin fin que hace las veces de fondo, tiene todo un lateral de cristal para observaciones y cuenta con aparatos capaces de me-

dir los esfuerzos de los distintos elementos.

Con esto quiero decir que se puede comprar la tecnología de un Canal de Experiencias sin más problema que el tener que pagarlo al país que lo haya desarrollado. Es decir la Xunta se decide por un tipo de Canal, lo paga, lo monta en Vigo, a continuación el periódico lo da como noticia de primera página y salen todos los que pintan algo en el asunto muy sonrientes en la correspondiente foto, se toman el vino de inauguración y ya tenemos Canal.

El problema comienza al plantearse que un instrumento de este calibre requiere personal para utilizarlo, y personal muy entrenado y cualificado, un personal que tiene que contar con un banco de datos para consultar todo lo ya hecho, no se nos ponga a inventar lo que está inventado, que pueda construir las maquetas con escalas proporcionadas, que puedan hacer estudios adaptados a los distintos tipos de buques y pesquerías, que puedan dar cursos de demostración a los técnicos de pesca, que puedan en fin hacer operativo y rentable el Canal.

Este personal no se puede improvisar ni comprar, sino que hay que

formarlo desde ahora, y eso cuesta dinero, ya que tiene que formarse fuera del país, el banco de datos hay que empezarlo ahora y además el Canal tiene que gozar de la confianza de los que lo utilicen y para eso hay que tender un puente entre los que investiguen y el mundo de la producción.

Si este Canal lo dotan con funcionamiento típico, nos encontraremos con lo de siempre, gente que busca un chollo en tierra y después de estar fijos que llueva.

En Hirtshals (Dinamarca) existe el mejor Canal de Pruebas de Redes de Europa, ahora bien allí no hay ningún Capitán de Marina Mercante trabajando, sino que hay un universitario doctorado en dinámica de fluidos como jefe con doce años de experiencia en diseño de aparejos, dos biólogos especializados en biología de captura, un diseñador de redes con veinte años de experiencia en la industria, un ingeniero especializado en computadoras que programa la simulación en ordenador, dos maestros rederos que hacen los modelos con veinte años de experiencia uno y ocho años de experiencia el otro, dos Capitanes de Pesca uno está encargado de los videos y foto fija y el otro es el "Testing Master", es decir, el que opera el Canal y hace las mediciones, un técnico electrónico que hace los aparatos de medición y su mantenimiento, y un mecánico que hace los modelos metálicos de puertas y bobinas de los trenes, además del mantenimiento y reparación de toda la parte mecánica del tanque.

De estas once personas, nueve están directamente relacionadas con los pescadores, ya sea por familia o por ser ellos mismos pescadores co-



mo el caso de los dos Capitanes de Pesca.

Además de trabajar cada uno en su especialidad, si tienen un problema en alguna sección se apean del status y arriman todos el hombro hasta que el problema esté solucionado.

Politécnico Marítimo-Pesquero ya me plantea más dudas, las escuelas Náutico-Pesqueras no se han distinguido precisamente por su afán investigador, sino más bien por su inercia funcional durante muchos años y esto lo demuestra el que en una es-

un futuro banco de datos a utilizar en el Canal con las correspondientes publicaciones técnicas del tipo de las publicadas en otros países entonces podríamos pensar que vamos por buen camino.

Necesitamos romper la inercia tradicional e inmovilista de nuestras escuelas y esta ocasión puede ser única para plantear que se pueden hacer departamentos de Tecnología Pesquera en los Politécnicos, que aparte de impartir las enseñanzas técnicas, trabajen en la línea de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, acumulación de datos, publicaciones de cartas de pesca, etc. Pero estos departamentos difícilmente podrán funcionar si se contrata personal del tipo a que nos tienen acostumbrados, hago votos para que ese Canal y ese barco de prácticas no caigan en manos de funcionarios de escala a "Licenciados en ciencias Náuticas" que buscan chollo en tierra y después de tenerlo son más marinos que nadie.



Como se puede ver este personal no se puede improvisar en un par de meses y de no tener la base humana necesaria, nos llevará a tener la piscina más cara de España y el Canal de experiencias menos operativo del mundo.

El que este Canal esté ubicado en Vigo es lo más natural, ya que allí se concentra el grueso de la flota de arrastre española y el Canal y sus técnicas estarán en contacto con el mundo de la producción, rederos, astilleros, fabricantes de hilos, armadores, etc. El que dependa del Instituto

cuela como Vigo no se haya publicado absolutamente nada aparte de apuntes sobre asignaturas concretas de contenido anticuado y en algunos casos cuestionables y discutibles.

Si el objeto de hacer el Canal de Experiencias junto con la construcción de un barco escuela para hacer prácticas obedece a una orientación de la escuela hacia campos más dinámicos en la enseñanza y esto se viera acompañado de un plan de investigación sobre la tecnología pesquera utilizada en la industria recogiendo material que fuera la base de



SUMIN-NAVAL

SUMINISTROS INDUSTRIALES RAMO NAVAL

C/ Coruña, 42 - Teléfono 201718
VIGO (España)

PIEZAS PARA CUALQUIER MARCA Y TIPO DE MOTOR

Propulsores, Auxiliares, Compresores, Etc.

- RECTIFICACION DE CIGÜEÑALES HASTA 6 METROS
- RECUPERACION DE VALVULAS ADMI-ESCAPE
- RECUPERACION DE CULATAS, PISTONES, BULONE, etc.
- CROMADO Y SOLDADURA ESPECIAL ANTIDESGASTE
- COMPRA Y VENTA DE MOTORES NUEVOS Y USADOS



LA MUJER DEL MARINO Y SU MISIÓN

Por Mª CRISTINA DE CASTRO
Coordinadora del Apostolado del Mar para
el Sector Pesquero.

Al hablar de la vida del hombre que trabaja en la mar, de todas las realidades que conlleva su experiencia diaria en un trabajo duro y arriesgado, no hemos de olvidarnos de otra circunstancia de su vida, precisamente la que su profesión les hace añorar: la vida familiar (la esposa e hijos).

Quisiera, a través de estas líneas, hacer presente a la mujer que es la protagonista en el hogar, lugar entrañable, de donde el marino permanece alejado la mayor parte de los días de su vida y que, como esposo y padre, tiene derecho a reclamar. Una ausencia que proporciona a la familia múltiples y profundas carencias a las que ella ha de enfrentarse con decisión y valentía.

A ella voy a dar la palabra, expresada recientemente el pasado día 16 de mayo en un encuentro de esposas de marineros de diferentes lugares de nuestra costa gallega:

- la soledad que produce la ausencia del marido repercute en la forma de vivir, ocasionando a la mujer fuertes tensiones;

- tienen que asumir el doble papel de madre-padre en la educación de los hijos, conscientes de que éstos crecen sin la necesaria presencia del padre;

- la estancia del marido en casa, en sus cortas permanencias, da lugar a una vida agitada, al querer vivir intensamente el escaso tiempo que permanecen juntos;

- viven traumatizados por esta situación de ausencia y no participan en la vida social;

- ella afronta esta realidad en soledad, porque solamente les pueden comprender y ayudar los que padecen los mismos problemas...

Y hablan de los principales problemas de la vida del marido, que ellas consideran más duros que los suyos propios:

- la ausencia tan prolongada del marido en la mar no le permite ver crecer a sus hijos;

- muchos mandos no respetan

la comunicación telefónica con la familia (no dan facilidades) y para la correspondencia no existe un servicio eficaz; los relevos van y vienen de tarde en tarde y las cartas se amontonan;

- la inseguridad en la mar da lugar a demasiados accidentes... y algunos no regresan al hogar;

También comentan otro tipo de injusticias provocadas por los que tienen el mando: contrataciones ilegales, presiones en las condiciones de trabajo, debido a la demanda de empleo producida por el elevado índice de paro; nóminas no suficientemente claras, dando lugar a grandes perjuicios a la hora de efectuar la Declaración de Hacienda, y otras... que conocen bien quienes las ocasionan.

Volviendo al hogar, a la vida familiar, se añaden los datos obtenidos en la encuesta realizada por el Apostolado del Mar en el año 1983 en nuestra costa gallega, sobre lo que se refiere a las carencias en las relaciones familiares. Estas son las preguntas con sus respuestas.

Pregunta: Si el padre estuviese en casa ¿estarían los hijos mejor educados?

		ALTURA	BAJURA
SI	71,2%	72,1%	70,4%
NO	19,9%	20,8%	19,2%
Medio-Regular	4,6%	4,8%	4,4%

Pregunta: Si el marido trabajase en tierra ¿las relaciones familiares serían distintas?

Mejorarían	45,2%	48,1%	42,6%
Serían iguales	42,5%	39,5%	45,2%
Empeorarían	7,5%	8,0%	7,1%

Pregunta: ¿Quién debe ocuparse de la educación de los hijos?

(1) Los dos	77,1%	80,7%	74,4%
La madre	16,5%	13,9%	18,3%
El padre	3,1%	2,6%	3,5%

(1) Por la profesión del padre esto no es posible nunca del todo y, a pesar de ello, es ésta la respuesta.

Pregunta: ¿Cuánto tiempo seguido pasa el marino fuera de casa?

Más de dos meses (hasta 6 y 7)	50,1%	86,0%	20,1%
Menos de dos meses	20,6%	13,9%	26,0%
Menos de una semana	26,7%	0,0%	49,3%

- la falta de una asistencia médica adecuada no ofrece garantías ante los riesgos de la vida a bordo;

- la inseguridad en el empleo y en la pesca son constantes interrogantes a la hora de planificar la vida;

- sufren por las excesivas horas de trabajo, duro y continuado, que el marido ha de realizar durante su estancia en la mar.

Y, al final de todo esto, mal reparto de ganancias y fluctuaciones en el precio de la pesca a la hora de pasar por Lonja.

Inmersa en esta situación está la figura de la mujer realizando su papel con dignidad, pero sin atreverse a dar los pasos que la conduzcan a liberarse de la injusticia de este contexto; para realizar la defensa de sus derechos naturales, propios de la vida, de la familia, y de su opción como persona social.

Ella y sus hijos son parte sufriente de esta problemática y es consciente de que la gran dispersión, inherente a la vida del trabajador del mar, sobre todo de altura, les impide la

acción de solidarizarse a la hora de reclamar sus derechos. Y es consciente también, y teme por ello, de que cualquier intento individualista por salir de situaciones de injusticia, ocasionaría al pescador serios perjuicios en su trabajo.

Sabe que ocupa un lugar marginado en la estructura que encuadra a este sector. Una estructura que es increíblemente materialista, donde el único señor es la producción la super economía de quienes la disfrutan; increíblemente injusta porque es un colectivo del mundo del trabajo en el que, con la mayor naturalidad, no se respetan los derechos del trabajador, porque las leyes laborales son "papel mojado" en la mar. Y es increíblemente deshumanizada porque considera al hombre a nivel de máquina dentro de la gran empresa, obligándole a llevar el ritmo que exija el rendimiento deseado y sin una protección de seguridad ante el riesgo que ocasiona el trabajo en la mar.

De tal manera se trata de ignorar lo que la vida del hombre de mar puede estar exigiendo para ser digna, que él mismo se ha ido adaptando y resignando... porque no tiene ninguna opción.

Nada de lo que aquí se ha dicho

se escapa de la realidad y, si se dice, es porque existe el convencimiento de que querer buscar soluciones a estos problemas es ponerse en el camino para encontrarlos. La esperanza está siempre en el umbral del corazón del hombre. Pero, no es fácil ver la necesidad de soluciones cuando no se padecen las dificultades, y es pena que en esta carrera de la vida no existan los "relevos", aunque sólo fuese durante largas noches de pesadilla que nos ayudasen a reflexionar.

Por todo ello se vilumbra que la misión de la mujer del marino no está solo en el hogar. Ella desde tierra puede ser la plataforma de donde parta la voz de los que no pueden hablar. Es necesario que la mujer del marino tome en cuenta la importancia de esta misión y la asuma con valentía. Ellas pueden dialogar, buscar soluciones, interceder ante los Organismos responsables competentes, insistir... Me gustaría, desde estas páginas, ser portadora de un mensaje de ánimo y colaboración en este sentido.

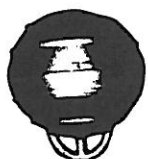
En el Encuentro Europeo del Apostolado del Mar, celebrado recientemente en Lisboa, en donde estaban presentes gentes de la mar de once nacionalidades diferentes, la esposa de un pescador de Bayona,

allí presente, pedía que se diese a conocer a la sociedad toda la problemática humana que padece este sector.

Quiero señalar como ejemplo, una acción llevada a cabo actualmente por grupo de esposas de marinos de altura, del El Burgo-Bayona, que colaboran a la economía de la familia dedicándose al trabajo del marisqueo. Ellas luchan con decisión contra las irregularidades y abusos. Luchan por mantener y elevar la producción de las playas y conseguir una organización dentro de la legalidad. Esta lucha por la justicia es deber de todos, pero lo es más de quienes estamos en tierra, inmersos en el entorno social, en donde contamos con mayores posibilidades para realizarlo.

No sería justo terminar sin dedicar a la mujer del marino una palabra sencilla y verdadera: alguien ha dicho de ella que es el corazón del hogar por no decir el hogar entero. Gracias a ella se mantiene y se fortalece la familia, mientras espera que el padre vuelva a casa.

Sólo queda decir: gracias en nombre de vuestros esposos, de vuestros hijos y de todos los que admiramos vuestra gran misión.



EFECTOS NAVALES



PAZBEN

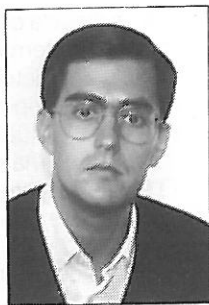
ESPECIALIDAD EN:

- 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



SANIDAD MARITIMA: UN PROGRAMA EN ACCION

Por D. CARLOS RIESTRA RIVAS
Facultativo del Servicio de Sanidad Marítima del I.S.M. Especialista en Medicina del Trabajo.

El Real Decreto 1414/81, como norma que recoge las competencias y funciones que el Instituto Social de la Marina tiene asignadas, otorga aquellas atribuciones derivadas de la asistencia sanitaria del trabajador del mar cuando éste se encuentra a bordo y en el extranjero, así como otras que se enmarcan en el ámbito de la medicina preventiva del mismo. El I.S.M. ha respondido en este capítulo con el diseño, en el año 1983, de un programa de Sanidad Marítima, que contempla dos niveles básicos de actuación:

- nivel preventivo
- nivel asistencial

Durante estos tres años se han consolidado los objetivos marcados

como prioritarios, como la cobertura nacional de Centros Costeros de Sanidad Marítima, que a finales del presente año serán 26 Centros, asistidos por 41 facultativos, con su correspondiente personal de apoyo, que realizarán unos 45.000 reconocimientos médicos previos al embarque, que tras su informatización se introducirán en el ordenador central, contando éste en la actualidad con más de 50.000 historias informatizadas.

Los Centros asistenciales en el extranjero, han visto aumentado su número de seis a ocho, debido a las actuales necesidades de cobertura sanitaria a nuestra flota pesquera en los caladeros de las Islas Seychelles y canal de Mozambique, pendiente es-

te último del envío del médico a Beira en fecha próxima.

El Centro Radio-Médico y el Centro Coordinador del Servicio, además de la mejora realizada en sus instalaciones, cuenta con personal de apoyo que refuerza la labor coordinadora y de control de los diferentes Centros dependientes del Servicio. El Esperanza del Mar, buque de apoyo sanitario y logístico a la flota pesquera que faena en el banco Canario-Sahariano, está siendo operativo 320 días al año, con un número incontable de asistencias sanitarias técnicas a nuestros pesqueros; el equipo médico se encuentra desde hace dos años reforzado por la presencia de otro facultativo, y que actualmente éste último es sustituido con carácter rotatorio por los distintos médicos del Servicio, con el fin de adquirir los conocimientos y preparación necesaria para atender a un colectivo que por su peculiaridad exige un bagaje profesional que no se adquiere en la Universidad o en los hospitales.

Los datos sanitarios recabados en los distintos Centros del Servicio son objeto de un proceso de informatización, que actualmente se encuentra en fase de ampliación y reforma de su hardware y software, con el fin de



lograr la integración a nivel de códigos y lenguaje utilizados en el seno de la Comunidad Europea.

Cumplidos los objetivos propuestos hace tres años, el Servicio de Sanidad Marítima centra hoy día su interés en dos líneas de actuación:

- Proyección Internacional
- Educación Sanitaria del Sector.

La proyección internacional del Servicio, se está desarrollando en dos programas de cooperación: el primero de ellos, dentro del marco de la Comunidad Europea, en un proyecto global, denominado COST-301, cuyo propósito es reducir los accidentes en la mar y sus consecuencias, incluyendo mejoras en la seguridad, asistencia médica en la mar y protección del medio ambiente, a través de la acción preventiva siempre que sea posible, gracias a los centros del servicio de tráfico para barcos (VTS), en el mar Mediterráneo. Dentro de este proyecto global, se encuentra el MACsNET, que es un subprograma de cooperación de Centros de Consulta Médica, basado fundamentalmente en el desarrollo de una operación innovadora, con participación de España, Francia, Italia y Grecia, dirigida a la implantación progresiva en la Comunidad Europea de servicios telemédicos avanzados que permitan elevar los niveles de salud y seguridad de los marinos, mediante la introducción, formación adecuada y uso extensivo de un nuevo proceso de la información, y de la tecnología de la telecomunicación más avanzada. Los módulos de actuación de este subprograma (MACsNET) tienden a lograr los siguientes objetivos:



- Utilización de una guía sanitaria común.
- Utilización de un lenguaje médico (medical sea speak) y ficheros médicos comunes con manejos standar.
- Manejo de procedimientos operacionales de intervención comunes y coordinados (con planes prefijados).

- Tratamiento de la información con facilidades para la comunicación intercentros y el trasvase de experiencias.

- Formación común de los responsables de los centros.

- Disposiciones comunes sobre el contenido y la equivalencia de la farmacopea a bordo, proyecto denominado PHARMAC, con el fin de disponer de un botiquín a bordo similar para todos los países de la Comunidad Europea.

Este subprograma (MACsNET), finalizará en 1988 con el logro de una interrelación telemédica de los bancos de datos sanitarios de los diferentes países, así como la mejora en las actuaciones sanitarias por radio en coordinación con los servicios de rescate y asistencia en la mar.

El segundo programa en el que se encuentra inmerso este Servicio de Sanidad Marítima, es el denominado FORMAC, establecido en 1986, entre Francia y España, como un proyecto de capacitación médico-marítima, pensado para los marinos mercantes y de pesca, que les permitiera homogeneizar sus conocimientos médicos y sanitarios a niveles similares entre la población marítima de la Comunidad Europea, a fin de mejorar la eficacia asistencial ante los casos de accidente de trabajo y enfermedad, mediante cursos de formación sanitaria acorde con las necesidades del sector puestas de manifiesto en las encuestas que sobre el nivel sanitario de los mismos se están realizando en Francia y España.

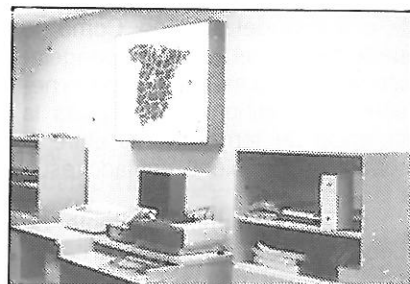
Cursos de Formación Sanitaria Marítima

El otro gran proyecto que está llevando a cabo este Servicio es el de la Formación Sanitaria del sector, que en su día será coordinado con el programa Formac, anteriormente mencionado.

Esta Formación Sanitaria se está desarrollando en dos líneas de actuación: la primera, Cursos del Plan de Formación Ocupacional Profesional Marítima-Pesquera dentro del programa de la Subdirección de Acción Social Marítima de este Instituto, gestiona en colaboración con el Instituto Nacional de Empleo, siguiendo las directrices que para cursos de Formación marca la Organización Marítima Internacional (IMO). Entre los cursos previstos en este plan de Formación Ocupacional, el Servicio de Sanidad

Marítima se ocupará de los de carácter sanitario, estando previsto que sean en dos niveles, uno básico para todos los marinos sobre primeros auxilios, y uno avanzado para los responsables de la sanidad a bordo.

La segunda son los Cursos de Educación Sanitaria para Mandos, planificados y dirigidos por este Servicio, con el fin de establecer una conciencia común entre los responsables del control sanitario a bordo, a fin de que sepan utilizar con eficacia los servicios de consulta del Centro Radio-Médico, trasmitan los datos precisos del cuadro clínico que presente el enfermo o accidentado, interpreten y lleven a la práctica, con la máxima seguridad y fiabilidad, los consejos recibidos por parte del médico del Centro.



Para llevar a cabo estos proyectos, se está acondicionando un aula permanente en Madrid, con el fin de impartir cursos periódicos, teóricos y prácticos, a un número de 15-20 personas sobre temas de primeros auxilios, asistencia y transportes de heridos, consultas por radio, botiquines y otras cuestiones de tipo sanitario que inciden en la patología del hombre del mar.

Por último, resaltar que, a pesar del nuevo enfoque técnico del Servicio, se sigue manteniendo y potenciando la labor preventiva y asistencial del sector en todas las líneas de actuación que se marcaron al inicio del mismo, con la próxima publicación de la "guía sanitaria a bordo", el Symposium Internacional que sobre Alcoholismo y Toxicomanías en la gente del mar, a celebrar en Vigo a primeros de Noviembre, campañas de prevención y programas de radio.

TIEMPO DE CONGELACION. EFECTOS DE LAS TEMPERATURAS INICIAL Y FINAL SOBRE EL MISMO

Por D. JUAN JOSE AMADOR VELA
Profesor de Máquinas de Combustión Externa. Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho.

Supongamos que el género a congelar se encuentra preenfriado hasta la temperatura de congelación. t_g .- temperatura de congelación. t_a .- temperatura inicial.

Como la temperatura inicial es mayor que la de congelación, la cantidad de calor a eliminar será mayor, pudiéndose calcular con ayuda de tablas, a partir de las diferencias de entalpías correspondientes al estado inicial y final del proceso. Como se puede deducir, el tiempo de congelación aumentará menos que el frío necesario proporcionalmente, pues la diferencia de temperaturas entre el producto y el ambiente enfriado resulta incrementada.

La única forma coherente de chequeo consiste en realizar el cálculo teórico-real con sus correspondientes correcciones y comparar sus resultados con valores experimentales. El científico Rjutow experimentó las comparaciones para láminas cárnicas de 68 mm. de espesor en aparato de placas.

Llamando:

Z_o/t_g .- Tiempo de congelación neto.
 Z_o/t_a .- Tiempo de congelación para temperatura inicial t_a .

Tomando $t_g = 1^\circ\text{C}$, la relación encontrada es la siguiente:

$Z_o/t_a = Z_o/t_g (1 + 0,0053 t_a)$
 $Z_o/t_a = Z_o/t_g (1 + 0,0053 (t_a - t_g))$ (1)
para un coeficiente de 0,0053.-

Estos tiempos anteriormente calculados son los necesarios para que se encuentren los frentes de congelación procedentes de caras opuestas del producto en planos que a igualdad del resto de características geométricas y físicas coincidirán en la zona media del producto.

Consideremos ahora el caso, bastante frecuente, en que necesitamos refrigerar el bloque a congelar hasta una temperatura final t_e en su capa mas interna: al ser esta temperatura inferior, necesitaremos un tiempo de congelación adicional que llamaremos Z_o' . Retomando la ecuación (1), aumentaremos por tanto, el tiempo

de congelación total, teniendo: $Z_g = Z_o/t_a = Z_o'$ siendo Z_g el tiempo de congelación total.

Estos cálculos para lámina enfriada por los dos lados fueron realizados por Rjutow utilizando series de Fourier en primera aproximación.

El profesor Plank, partiendo de otros puntos de vista y en investigaciones paralelas llegó a calcular un tiempo de congelación supletorio cuya fórmula final es:

$$Z_o' = \frac{1.866 \lambda n}{a} \left(\lg \frac{\theta}{\theta_e} - 0,0913 \right)$$

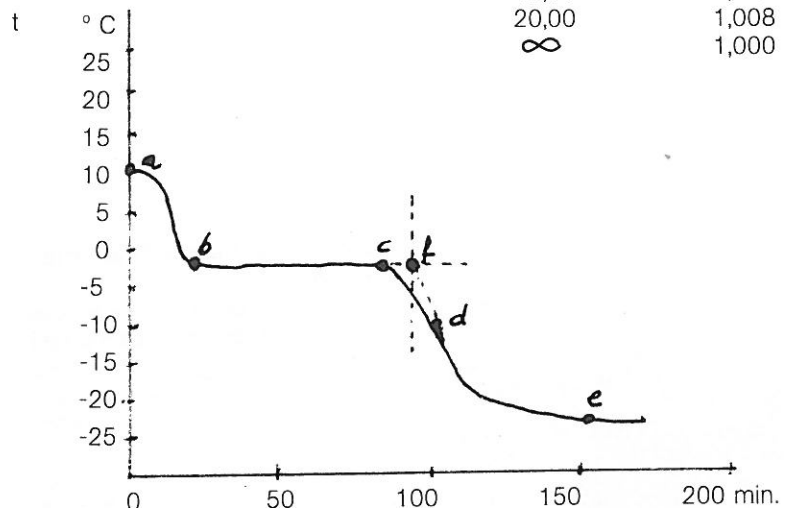
$$\left(\frac{h_1 + h_2}{2a} \right) \frac{1}{8}$$

donde:

$\theta = t_g - t_o$

$\theta_e = t_a - t_o$

$a = \lambda / cr$.- índice de conducción de temperatura.



Congelador bidimensional.- Curva de congelación interior de un corte de género.

Observando la figura anterior, podemos apreciar que existe una zona de refrigeración desde los puntos a al b, donde comienza la congelación propiamente dicha a la temperatura t_g . El tramo b-c es prácticamente horizontal y continúa con una caída

El calor específico medido a través de entalpías es más exacto que los valores de λ y a ; por tanto para $\gamma \approx 1000 \text{ kg/m}^3$ la ecuación anterior quedaría de la siguiente forma:

$$Z_o' = 1866 cn \left(\lg \frac{\theta}{\theta_e} - 0,0913 \right)$$

$$\left(\frac{h_1 + h_2}{2a} \right) \frac{1}{8\lambda} \quad (2)$$

En donde n es un factor de corrección que depende de la relación: ah/λ cuya relación de valores en algunos puntos de muestreo sería:

ah/λ	n
0,25	1,210
0,50	1,188
1,00	1,156
2,00	1,112
4,00	1,065
10,00	1,020
20,00	1,008
∞	1,000

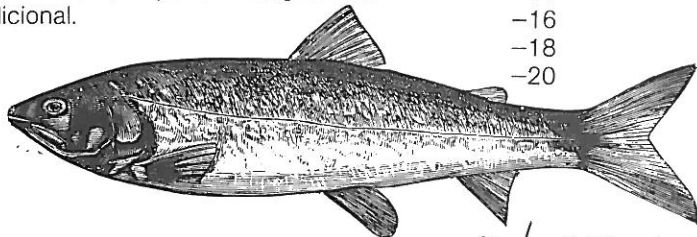
de temperatura representada por la rama convexa c-d hasta el punto de inflexión d. Continúa con el tramo cóncavo de transcurso logarítmico según la ecuación (2).

Por tanto podemos afirmar que:

- a) No hay una separación clara entre el tiempo de congelación y el tiempo adicional de subenfriamiento.
- b) Esta separación sólo se puede es-

tablecer de forma convencional.

c) Se podría prolongar hacia arriba la rama d-e de la figura, hasta el punto de intersección con la rama horizontal (b-c), punto f, comenzando a continuación el tiempo de refrigeración adicional.



Como la temperatura promedio correspondiente a este tiempo es de -1°C , tomando en la ecuación (2) el calor específico medio entre los límites de temperatura de -4°C y t_e , que valdría:

$$cm = i - i_e \quad / \quad -1 - t_e$$

$$\left[\begin{array}{c} i - 4 \\ i_e \end{array} \right] \quad \begin{array}{l} \text{según} \\ \text{tablas} \end{array}$$

La relación de valores según muestreo experimental entre t_e y cm serían:

t_e ($^{\circ}\text{C}$)	cm (kcal/kg $^{\circ}\text{C}$)
-6	2,52
-8	2,01
-10	1,72
-12	1,53
-14	1,39
-16	1,28
-18	1,195
-20	1,125

Si $\lambda = 1,15$, valor medio recomendado para pescados magros: en el caso de la congelación bidimensional por medio de placas y para filetes magros de pescado de una altura de 50 mm. temperatura inicial de 12°C , temperatura de congelación de -1°C , temperatura de placas -26°C , un índice de trasmisión de calor de 500 Kcl/m 2 .h. $^{\circ}\text{C}$, un índice de conductividad térmica de 1,15 Kcal/m.h. $^{\circ}\text{C}$ y con un valor de $n = 1,00$, obtendremos como tiempo de congelación neto:

$$|Z_o|/t_a = \frac{6.000}{25} \left(\frac{0,05}{2.500} + \frac{0,0025}{8.1,15} \right)$$

$$(1 + 0,0053.13) = 0,82$$

Dando valores en la ecuación (2) a la temperatura adicional final, obtendremos los tiempos de refrigeración adicionales, que según un muestreo efectuado por Rudolf Plank sería:

t_c ($^{\circ}\text{C}$)	Z_o' (h)
-10	0,106
-12	0,148
-14	0,191
-16	0,236
-18	0,290
-20	0,359

Siendo: $|Z_o|/t_a$, el tiempo de congelación neto prolongaremos bastante el tiempo de refrigeración. El Dr. Plank encontró en sus experiencias que para una temperatura del fluido frigorígeno de refrigeración de -30°C en las placas, los incrementos de los tiempos de refrigeración serían:

t_c ($^{\circ}\text{C}$)	Aumentos %
-10	12
-15	22
-20	36

En la congelación polidimensional, los tiempos serían los mismos en cuanto a la congelación neta se refiere. Caso de congelación discontinua añadiremos al tiempo de congelación, el necesario para la carga y descarga del recipiente frigorífico.



CARTA A JOSE RUEDA ESPINES

Capitán de la Marina Mercante

He leído tu carta de fecha 2 del pasado Mayo que enviaste a AETINAPE, y creo que tienes la obligación moral de aclarar lo ocurrido en la convocatoria de Junio del 86 debido a tu situación como profesor de la Escuela de la Marina Civil de Barcelona, Cofradía de Pescadores del mismo puerto y para salvaguardar el prestigio de tú Academia.

Hay que terminar con profesores que su única misión pedagógica es la de pasar a final de mes para cobrar unas clases que no impartió. Profesores que debido a su situación, pueden conseguirte que apruebes sólo por el hecho de estar matriculado en su Academia. Profesores que dan el examen a sus alumnos de F.P.2. y luego preparan a alumnos de las escuelas de Náutica.

Suena absurdo, pero es cierto, todo conocemos a esos Sres. pero nadie actúa en consecuencia, unos por que son compañeros de trabajo y otros por temor a no poder terminar el curso, al parecer el I.S.M. de Barcelona,

ya tiene vetado a algún profesor de estas características.

Creo que dejaste transcurrir bastante tiempo para preocuparte por nuestro artículo de la revista AETINAPE-Septiembre-86, nunca es tarde si con ello se consigue evitar actos como los que denuncias y así salvaguardar el honor y la dignidad de profesores cuya única misión es la de impartir la enseñanza Náutico-Pesquera en este litoral, aunque evidentemente de una manera seria y rigurosa.

No cabe la menor duda que a tenor de la punta de este iceberg, el único responsable de estas irregularidades que parece no son las únicas y que se producen en otros puntos del litoral español, es sin duda el "viajante", Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, que es incapaz de hacer cumplir la legalidad vigente y velar por el estricto cumplimiento de la normativa en esta materia, pero aquí no pasa nada, como diría alguien ¡yo sigo!.

C.M.C. - Patrón Cabotaje



CONTRATOS TEMPORALES

Se habla en la actualidad de que no se renovarán los acuerdos con respecto a los Contratos Temporales. Esta normativa vigente, que al parecer desaparece, es digna de considerarse con cierto encomio, ya que para aquellos que estaban sujetos a los Contratos Temporales era una losa de gran peso.

Bien, ¿A quién benefician los Contratos Temporales? Solamente al patrono, ¿Por qué? Existen varias razones, a saber: si consideramos la oferta y la demanda en el mercado laboral actual (desastrosa) motivada por el deterioro del trabajo por las causas obvias que todos conocemos, llegamos a la conclusión de que el único beneficiado es el patrono. También otra de las causas, es cierto beneficio de éste en las cuotas a la Seguridad Social.

Esto nos hace pensar que el español es bastante inconsciente, decimos esto, porque en el transcurso de la historia laboral de este país, se ha sufrido, penado, llorado, encarcelado e incluso muerto por alcanzar un digno respeto como trabajador asalariado, resultando que, en la actualidad con los dichos Contratos Temporales se ha retrocedido y perdido todos los logros alcanzados por la clase trabajadora, luego cuando decimos lo de la losa, creemos estar en lo cierto por el peso soportado. Por todo lo dicho anteriormente, el despido libre estaba actualiza-

do. Es triste pensar, que se ha perdido cierta dignidad como asalariado y no por culpa propia sino ajena, ya que el miedo psicológico a la pérdida de empleo, condiciona actitudes poco edificantes en algunos aspectos. Así mismo nos preguntamos si este temor psicológico no disminuye algo los reflejos a la hora de realizar el trabajo.

Para terminar, la normativa del Contrato Temporal no se renovará.

¿No será esta una determinación tomada vistos los resultados del 10J?, y por ello, ¿No querrán los señores responsables ir arrimando el ascua a quien más lleva sufrido en estos últimos tiempos y cara a próximas elecciones?

Los hombres del mar llevan y están sufriendo muchas vejaciones con esta Contratación Temporal, es hora ya de poner fin a tantas inquietudes. Y por último, seamos optimistas y pensemos que las cosas mejorarán para el trabajador del mar.

FRANCISCO SATRUSTEGUI
Capitán de Pesca

CARPINTEROS DE RIBERA: UN MEREcido RECUERDO

El litoral español con 240 puertos y rías que asientan bellas ciudades y pintorescas villas, tienen vínculos con el mar. Un colectivo marino aporta grandes riquezas que reparten sus habitantes en proporción a los servicios creados.

Para esta misión el hombre, posee ingenios flotantes guiados por su pericia hacia el lugar que genera el producto o bien objeto de su destino. Y aquí surge nuestro invitado: ¡EL CARPINTERO DE RIBERA!. Artífice consumado en el arte de construir y carenar navíos acorde con su profesión.

Grandes, medianos y pequeños veleros de uso naval, comercial y de recreo. Pesqueros, traineras y lanchitas de líneas armónicas salieron y salen de sus astilleros reuniendo características al faenar de cada unidad.

A Mariña Lucense no va a la zaga de provincias consideradas preferentes, San Ciprián y Foz, cuna de maestros en diseño y seguridad -de finales de siglo y actual- emulan con creces la trayectoria de los mejores. Pericia heredada por los actuales discípulos dejando en buen lugar el compromiso adquirido.

No obstante, se sienten molestos en su amor propio descartados por técnicos navales de nivel superior, que les someten a construir bajo directrices de un plano a escala. Reconocen los cálculos exactos, garantizan estabilidad adecuada a los tonelajes y velocidad requerida. Pero hay que admitir sus conocimientos prácticos auxiliados por el cartabón, motea y cuaderna maestra, no de-

sentona el tecnicismo interno del casco, y líneas marinerías defensivas en la lucha contra el mar.

Recorren un escalafón similar a otras profesiones: Pinches, Oficiales, Carpinteros y Calafates. Destacados los últimos, encargados de tupir las uniones en contacto permanente con el agua.

Con la llegada del acero, la madera perdió protagonismo. Pero a estos profesionales del roble, pino y eucalipto, no ha de faltarles quehacer, pincheros, motoristas y botes artesanales, ocuparán sus talleres, interín los plásticos no alcancen la percepción reservada a la madera en este tipo de embarcaciones.

Hagamos un canto a esta primitiva profesión, noble, abnegada y bíblica, que desde el arca de Noé, forjaron sus manos, Galeones, Bergantines, Corbetas, Goletas, Balandros y, naves que surcaron mares y océanos, libraron batallas, expandieron el comercio y la cultura entre los pueblos a través de los siglos.

Hoy su labor es más reducida. La vela está en la dinámica actual, y aquellos navíos, presentes en cuadros y museos, sintonizan el recuerdo.

El motor ocupa su lugar en las ramas comercial y pesquera. El factor tiempo es decisivo, y los buques se adaptan a las nuevas técnicas de seguridad y a tiempo fijo en singladuras y recaladas.

Pastor Sánchez Vázquez
Mecánico Naval

PATENTES DE CORSO

En los últimos meses asistimos a comprobar como por parte de los señores que componen la elite de los Titulados de Náutica, que son en general los clasistas, corporativistas y trepadores de los titulados de Marina Mercante, no todos en general, pues dentro de este colectivo aun quedan personas sensatas y honestas, se nos esta tratando de eliminar de la Marina Mercante y de que en el sector pesquero pasemos a ser meros espectadores, pretendiendo ser ellos los que tomen las decisiones desde los centros de poder, constantemente estan recalcando que se tiene que crear un Ministerio o Secretaria de Estado para Asuntos Maritimos, obviamente controlado por ellos y lo triste es que se están metiendo en los centros de decisión sin que nosotros podamos hacer nada al respecto, el sector Marina Mercante esta en plena crisis, desapareciendo Empresas constantemente todo ello gracias a la buena gestión de estos Sres. pues son ellos los que dirigen desde hace más de cuatro años la Dirección General de la Marina Mercante, Instituto Social de la Marina y actualmente están tratando de meterse en la Secretaría General de Pesca, por otra parte en la Dirección de la mayor parte de las empresas Navieras estan ocupando los puestos de maxima responsabilidad, titulados superiores de la Marina Civil, como gustan de llamarse, los resultados en este sector están a la vista y no pueden ser mas elocuentes, y como se les esta quedando pequeño

pretenden meterse y acabar con la pesca, es evidente tienen "patente de corso".

Ya va siendo hora de que nos demos cuenta de la situación y nos pongamos todos en guardia y de acuerdo para reclamar la representatividad que nos corresponde, siendo como somos el colectivo más importante en cuanto a marinos Titulados de la Comunidad Económica Europea, tenemos que estar presentes en todos los organos de decisión para defender nuestros derechos y no permitir que se nos margine y seamos meros espectadores de todo lo que se decide sobre nosotros y nuestras competencias.

Llevo 15 años en la Marina Mercante, siempre tratando con señores de estas características y se la forma de pensar que tienen, siempre nos han odiado por pensar que nuestra presencia pone en entredicho su superioridad, ya que sin tanta titulación ¿superior?, con un simple titulo profesional competimos en todos los aspectos con ellos sino teórica si prácticamente. Ya va siendo hora de que nos agrupemos para reclamar nuestros derechos, si no lo hacemos ahora mismo más adelante lo pagaremos.

A.P.M

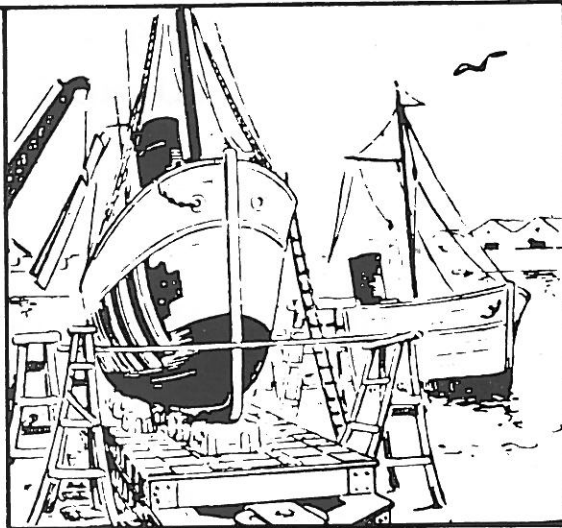
Patrón Mayor de Cabotaje

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

TALLER



Calleres Medin

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

MAL ENDEMICO

Escribo estas líneas con pena y amargura viendo como los Titulados Náutico-Pesqueros de todos los sectores, M. Mercante, Pesca, Remolcadores, etc., salvo una minoría muy pequeña tenemos una enfermedad incurable, esta enfermedad es la de degradarnos nosotros mismos convirtiéndonos en marionetas, demostrando a nuestros enemigos que nuestros títulos no los queremos más que para que nos den una limosna superior a aquellos que no los tienen. Queremos que otros luchen por nuestra profesión y por los derechos que nos corresponden, pero somos nosotros los que más esfuerzo tenemos y debemos hacer, y es por lo que modestamente pido desde estas líneas, a todos los Titulados de todos los sectores y en especial a los Titulados de Remolcadores, con todos mis respetos y sin ánimo de ofender a nadie que luchemos por nuestros derechos inalienables, como verdaderos profesionales que somos, porque la mayoría de los Náutico-Pesqueros de este sector parece que ignoramos que somos Titulados con unos derechos, que no hacemos valer ante diversos sectores y Autoridades. Y luego nos quejamos que nos tratan de intrusos y un largo etc. y la triste verdad si miramos el comportamiento de ciertos Titulados es de sentir vergüenza ajena porque desprecian a nuestro colectivo. La dignidad de los Titulados Náutico-Pesqueros debe de estar por encima de esas migajas porque eso sería darle la razón a nuestros enemigos, habiendo de cuidar más nuestra imagen y reclamar a las empresas y Autoridades los mismos derechos para navegar que nuestro enemigos, haciéndole ver que nosotros también somos dignos de navegar con los mismos derechos y material de navegación como cualquiera de ellos, y no dar pena ni vergüenza como la que pretenden que demos la mayoría de nosotros en to-

dos los sectores.

Sabemos que la carencia de trabajo es evidente, pero si pensamos que por reclamar lo que dignamente nos corresponde nos pueden echar a la calle, la situación empeorará y nos acabarán de echar igualmente. Por lo tanto debemos defender lo que buscamos y queremos como profesionales de la mar y lo que buscamos es trabajar como personas respetadas y escuchadas y que tengamos acceso con voz y voto en los foros de nuestra Asociación cree que debemos de estar y no pensar que pagando una cuota a nuestra Asociación tenemos nuestro deber cumplido porque la mayoría cumplimos muy poco con nuestro deber. Nos acordamos de nuestros deberes con la Asociación cuando los problemas hacen llaga en nuestra propia carne, mientras no ocurre eso pasamos de todo, y debemos pensar que nuestro problema es gordo, debiendo hacer más esfuerzos por nuestra profesión, porque si no fuera por el esfuerzo de esa Asociación y de una minoría de Titulados con plena conciencia de nuestra situación estaríamos todo el colectivo recogiendo colillas, y si no hacemos lo que nos corresponde para que no nos sigan marginando no solamente nuestros enemigos sino las propias autoridades, como ocurre con algunas que nos tratan de lo más bajo, al final nuestros títulos solo van a servir para eso, para recoger colillas. Y creo compañeros y amigos, que estamos capacitados para navegar como cualquier profesional de la mar, por muy superior que se crea, porque de hecho lo tenemos más que demostrado durante tantos años.

J.I.H.

Mecánico N. Mayor



JORNADAS NACIONALES SOBRE ENSEÑANZAS MARITIMO-PESQUERAS

26 y 27 de Noviembre de 1987

INSTITUTO POLITECNICO MARITIMO-PESQUERO DEL ATLANTICO - VIGO

Organiza: **A.E.T.I.N.A.P.E.**

NUEVO DIRECTOR GENERAL DEL I.S.M.

Ha sido designado nuevo Director General del I.S.M. D. Jesús Muela, en sustitución de D. Constantino Méndez, quién pasa a ocupar el cargo de Director General del (INSS) Instituto Nacional de la Seguridad Social.

NUEVO SECRETARIO GENERAL DE PESCA.

D. José Loira Rua sustituye al frente de la Secretaría General de Pesca Marítima a D. Miguel Olivert Massuti; el Sr. Loira venía desempeñando hasta el momento de su nombramiento el cargo de asesor en materia pesquera del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

EL "ESPERANZA DEL MAR"

El buque de apoyo logístico y sanitario del I.S.M. que opera en aguas del banco Canario-Sahariano, el "Esperanza del Mar", todavía no ha podido ser utilizado por los alumnos Náutico-Pesqueros en periodo de prácticas, aprovechando aun más si cabe un patrimonio de los marinos, al objeto de favorecer en el ámbito de la formación hacia futuros Titulados. Dicha negativa sigue en pie de parte del Director General de Marina Mercante y ex-Secretario General del COMME, quién sigue utilizando al Colegio como parachoques de su lamentable gestión. Los representantes de la Asociación de Padres de Alumnos de la Escuela Náutico-Pesquera de Las Palmas, se han entrevistado, entre otras Autoridades, con el Delegado del Gobierno en Canarias. De cualquier forma de no actuar en consecuencia respecto de este grave problema AETINAPE tomará las medidas oportunas al efecto.

CANAL DE EXPERIMENTACION DE ARTES DE PESCA

La Xunta de Galicia invertirá un total de 375 millones de pesetas en la construcción de un Canal de Experimentación de artes de pesca que será instalado en Bouzas (Vigo).

La inversión se llevará a cabo en distintas fases a lo largo de tres capítulos presupuestarios.

Esta nueva tecnología permitirá que los pescadores puedan salir al mar con las nuevas artes experimentadas, conociendo de antemano el rendimiento, aplicaciones, características y otras ventajas. Además los alumnos del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo dispondrán de

un elemento esencial que les permita realizar ensayos con artes de pesca.

La sección de pruebas del canal tendrá unas dimensiones idóneas de 12x5x2,50 m. de eslora, manga y calado. Contará, además, con una difusión homogénea del flujo de agua, y una distribución uniforme de las velocidades, en relación de 2 a 1. Dispondrá también de una plataforma fija de trabajo y otra móvil de observación, con sus correspondientes carriles, así como una cinta flexible móvil alojada en una caja que se situará a medio metro de profundidad y un Sistema impulsor propiciado por una hélice provista de tobera circular para bombear la circulación de agua en forma homogénea, una por cada uno de los brazos en que irá dividido el circuito, con sus ejes correspondientes movidos por un motor de 200 Kw., corriente continua y regulable en velocidad entre el 0 y el 100% de sus r.p.m. nominales.

El Canal será construido en chapa de acero al carbono, debidamente adecuado para una óptima disposición de codos y aletas enderezadoras del flujo de agua. La cimentación será de hormigón tipo losa, que asuma con seguridad la distribución de pesos de las distintas partes de la instalación de conformidad con la precisión de la alineación, su propia rigidez y las variaciones termométricas.

La plataforma móvil de observación que se montará en un nivel superior será movida eléctricamente y permitirá la visión ininterrumpida de las artes de pesca que se estén experimentando, en cuanto a la plataforma fija de trabajo ésta consistirá en una estructura metálica soldada y ensolelada en madera, para preparar las artes previamente a ser ensayadas. El canal contará con otra plataforma en este caso para la observación lateral, que estará dispuesta en un nivel inferior y consiste en una estructura metálica ensolelada en madera, que permita la comprobación del arte en condiciones de trabajo a través de las ventanas del canal y mediciones ópticas de las características geométricas del arte que se está experimentando.

La tracción de los cables de arrastre del arte se controlará por un adecuado equipo de medidas: células de tracción sumergibles, sobre soportes desplazables transversalmente y en alatura a fin de ajustar la tracción al mejor posicionamiento de trabajo del arte de pesca que se en-

saya. También está previsto equipar el canal con equipos de medición lateral de las características geométricas del arte en forma de objetivos montados sobre cursores graduados que permitan el enfoque preciso de los puntos deseados, así como medir la distancia entre ellos y distintos puntos de luz sumergidos en la sección ensayos, convenientemente dispuestos, a fin de realizar una óptima observación de los fenómenos que se produzcan, toma de fotografías, películas y videos.

BUQUE ESCUELA DE PRACTICAS EN VIGO.

El Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico contará en breve con un buque de prácticas valorado en ciento treinta y cinco millones de ptas.

Con la adquisición de este buque, se pretende potenciar y modernizar los estudios de los futuros profesionales del mar. Un objetivo que consiste en conseguir que dicha formación alcance los niveles de las actuales tecnologías. De este modo los estudiantes del Instituto Politécnico del Atlántico dispondrán de un material fundamental para el aprendizaje de los nuevos sistemas de pesca. Para que este aprendizaje sea lo mas amplio posible se ha proyectado una embarcación polivalente que podrá desarrollar todas las maniobras de pesca que se practican en Galicia y que al mismo tiempo contará con equipos específicos para las modalidades de cerco, palangre de fondo, palangre de superficie, currican, arrastre pelágico y semipelágico. Este buque dispondrá también de tangeres para pescar con dos artes al mismo tiempo, una a cada banda, y será susceptible de experimentar con otros oficios tales como: miños, betas, rascos, trasmallos, nasas, etc.

Características: Et., 22-24 m.; Epp., 19-21 m.; M., 6,5-6,8 m.; Pt., 3,0-3,2 m.; Pcs., 5,1-5,3 m.; velocidad en pruebas, 11 nudos; tripulación, 22 hombres; propulsión, 2 motores diesel; capacidad para 35-40 m³ de combustible y 8-10 m³ de agua dulce.

ULTIMA HORA

Acaba de fallecer en Vigo, después de una larga enfermedad, el profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, D. Agustín Rioboo Serodio y también en el País Vasco ha fallecido el profesor

del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, D. Jesús Usai. Tanto uno como otro, hombres queridos y apreciados por todos los que les conocieron, especialmente por los alumnos que han pasado por sus aulas, ellos dejan una estela de capacidad indiscutible como hombres de la docencia en el ámbito Marítimo-Pesquero y de un honradez que les hizo acreedores de ser unos personajes muy queridos entre los Náutico-Pesqueros. AETINAPE en representación del colectivo Náutico-Pesquero se suma a las múltiples muestras de adhesión y respeto y comparte el dolor por las irreparables pérdidas de dos amigos y profesores.

DE INTERES PARA AFILIADOS

El profesional que se encuentre en el paro sin cobrar el seguro de desempleo, durante un período superior a 6 meses, cumpliendo el servicio militar, larga enfermedad, esté en la Escuela, podrá voluntariamente suspender el pago de su cuota mensual siempre y cuanto acredite documentalmente cualquiera de las situaciones anteriores.

Una vez que haya superado la situación anterior y obtenido el correspondiente empleo volverá a estar obligado al estricto cumplimiento de sus obligaciones de cotización correspondiente.

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.

También queremos resaltar que si algún compañero que está inscrito

en esta secretaría encuentra trabajo, nos lo comunique, para que de esta forma facilitarnos nuestra labor.

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones en el ámbito Marítimo-Pesquero, como el Servicio de Vigilancia Aduanera, Inspecciones Pesqueras Autonómicas, y otras de interés para el colectivo Náutico-Pesquero se dirijan a la secretaría de AETINAPE.

HELICE TIPO "HEFA" PARA UN PESQUERO.

El pesquero "Egunsentia" propiedad de Naviera Ondarrutarra será el primero en disponer de una helice tipo "Hefa".

Auxinave ha diseñado para este pesquero el conjunto de tobera y helice HEFA con la que se espera obtener un incremento de mas del 14% en su capacidad de tracción así como una reducción de consumo superior al 10%, o un aumento en su velocidad de tres decimas de nudo, en navegación libre.

La helice "Hefa" está en fase de



fabricación esperándose realizar la operación de "retrofitting" a finales del presente año.

El arrastrero "Egunsentia" de 45,12 m. de eslora y 9,5 de manga está propulsado por un motor de 1.600 cv a 375 rpm.

Esta operación significa la incorporación de una nueva tecnología propulsora de un tipo de buque que precisa de grandes prestaciones y seguridad operativa.

ALUMNOS NAUTICO-PESQUEROS.

El Presidente de la Asociación de Padres de Alumnos de la Escuela Náutico-Pesquera de Las Palmas, D. Braulio Bastos, ha declarado recientemente a diversos medios de comunicación que el intento de utilizar el buque hospital "Esperanza del Mar" para que los alumnos Náutico-Pesqueros puedan hacer sus correspondientes días de navegación no es, intrusismo, tal y como lo calificó el COMME, según Braulio Bastos, Presidente del APA, el Director General de la Marina Mercante está utilizando argumentos peligrosos que pueden producir graves daños a los futuros profesionales de la mar. A juicio de Braulio Bastos lo único que se pretende con la iniciativa del APA, es crear

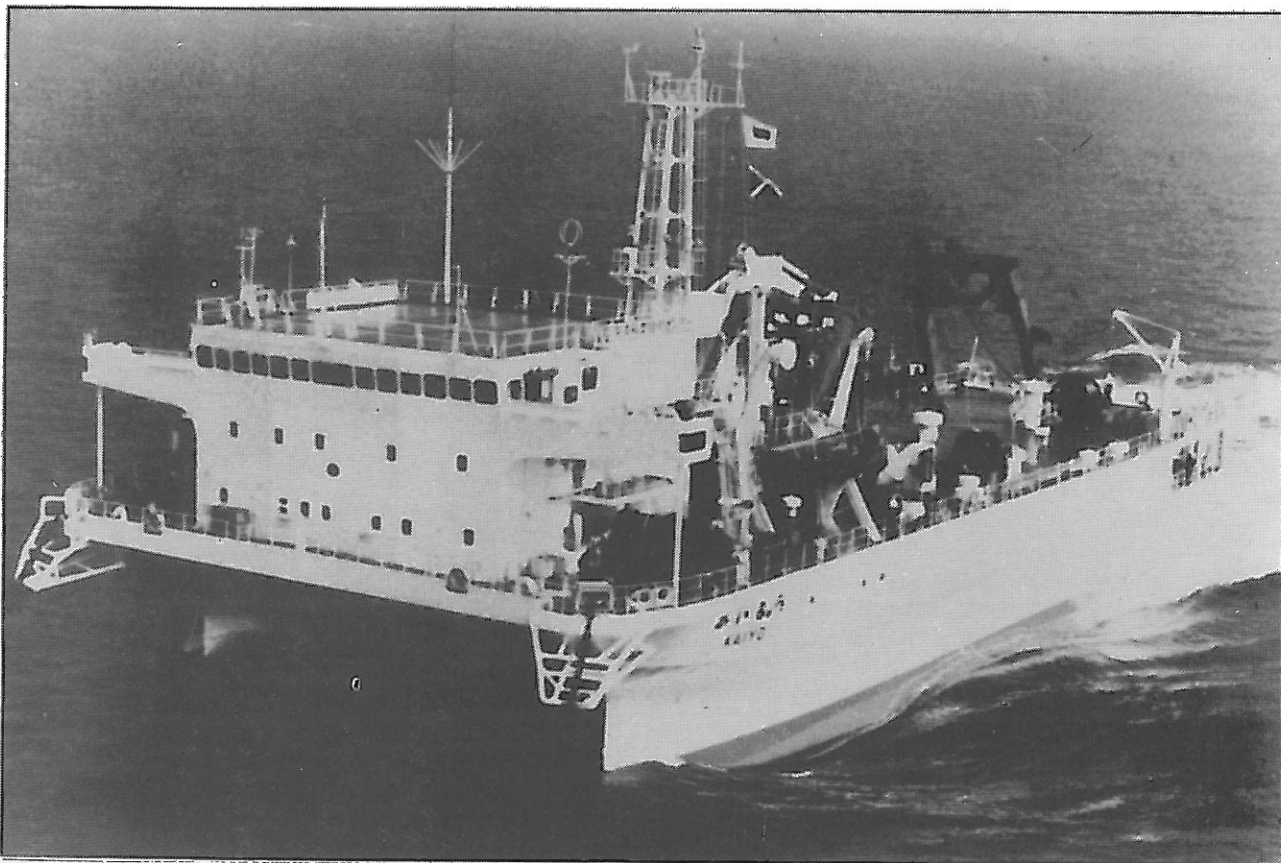
las condiciones necesarias para mejorar la calidad y el nivel de los profesionales del mar, ya que no es lícito que los Alumnos de Náutica tengan reconocida la figura del alumno en prácticas, mientras los Náutico-Pesqueros tienen que enrolarse de marineros y engrasadores, y eso es lo que parece pretende perpetuar tanto el Director General de Marina Mercante como sus amigos y colegas del COMME.

¿QUIEN ES EL INTRUSO? Evidentes contradicciones

AETINAPE tiene fundadas sospechas de que desde el COMME y de algún Sindicato afín, que al igual que el COMME representa una infima parte de la población marítima de nuestro país, aunque evidentemente como "Salvadores de la patria" pretenden capitalizar y dominar con el trabajo y el esfuerzo de los demás los proyectos del sector marítimo-pesquero de este país, aunque somos conscientes del daño que están produciendo a nuestra imagen los que como profesionales dejan muchos que desear, aunque si son unos auténticos habilitados y profesionales en el campo de la calumnia, difamación y deformación, pues bien, desde estas posiciones se están utilizando presiones y

métodos incluso antidemocráticos con objeto de abortar el Proyecto del Decreto de Competencias de los Mecánicos Navales en Pesca, de cualquier forma también ha llegado información solvente a la sede de AETINAPE, en el sentido de que el Ministerio de Agricultura y Pesca mantiene firme su postura de continuar apoyando la línea del mencionado Decreto, lo más lamentable puede ser el escaso apoyo e incluso la inhibición de ciertos responsables del área Marítimo-Pesquera de ese Ministerio que tienen competencias en el tema. AETINAPE defenderá con todos los medios a su alcance la puesta en marcha de este Decreto y exigirá a la Secretaría General de Pesca el cumplimiento de los compromisos adquiridos por ésta, en relación con el acceso de Marineros Mercantes a Capitanes de Pesca, sin olvidarse que conviene mantener un estrecho control y vigilancia en relación con algunos Pilotos y Capitanes de Marina Mercante que ilegalmente ocupan puestos de responsabilidad en buques de la 3ª lista, ya que así nos han informado compañeros que operan en diversos caladeros en los que nuestra flota tiene presencia.

A.E.TI.NA.PE



Librería Náutica ROBINSON

Fernando el Católico, 63
28015 Madrid - Telf. 2443518
CODIGO MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS (Código I.M.D.G.). Edición refundida de 1986.

Va a ponerse próximamente a la venta una nueva edición refundida en castellano del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Incorpora todas las enmiendas actualmente en vigor hasta la 23-86 que entró en vigor el 6 de abril de 1987. Se ha editado en cinco volúmenes con tapas de hojas sueltas para facilitar futuras actualizaciones. El Código enuncia las prescripciones aplicables a cada sustancia, material o artículo; indica las buenas prácticas operacionales recomendadas y de orientación sobre nomenclatura, embalajes, etiquetado y rotulación, estiba y manipulación.

Índice general de la obra:

Volumen 1. Anexo 1. Recomendaciones sobre embalaje y envasado. Clase 1. Explosivos.

Volumen 2. Clase 2. Gases: comprimidos, licuados o disueltos a presión. Clase 3. Líquidos inflamables.

Volumen 3. Clase 4. Sólidos inflamables, sustancias que pueden experimentar combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.

Clase 5. Sustancias comburentes; peróxidos orgánicos.

Volumen 4. Clase 6. Sustancias venenosas (tóxicas); sustancias infecciosas. Clase 7. Materiales radiactivos. Volumen 5. Clase 8. Sustancias corrosivas. Clase 9. Sustancias peligrosas varias.

Su precio, todavía sin confirmar, será de 25.000 ptas. más 6% de IVA.

Si desean que les enviemos por correo a reembolso el Código en cuanto se ponga a la venta, les rogamos que non manden el boletín de pedido que adjuntamos.

Nombre:

Domicilio:

Código postal:

Localidad:

Provincia:

N.I.F.

Nº ejemplares:

Fecha y firma:

IMPORTANTE LIBRO SOBRE SEGURIDAD MARITIMA

El pasado jueves 11 de Junio de 1987, tuvo lugar en Aula Magna del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes la presentación del libro "PRACTICAS DE SEGURIDAD MARITIMA", aprovechando la visita al Centro del Diputado Director de la Royal National Lifeboat Institution, Sr. Brian Miles.

Comenzó el acto con unas palabras de presentación del Director del Instituto Politécnico D. Jaime Legarra, quien cedió la palabra al Sr. Miles, que informó de las Jornadas sobre Salvamento Marítimo, realizadas en La Coruña y explicó el funcionamiento de las embarcaciones Salvavidas de la RNLI, proyectándose a continuación un video y una película sobre dicha institución y el sistema de entrenamiento de sus tripulaciones.

A continuación, el Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, D. José Ignacio Espel, procedió a la presentación del libro "PRACTICAS DE SEGURIDAD MARITIMA", editado por el departamento de Agricultura y Pesca de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, cuyos autores son D. Jesús Moreno y D. Pedro Arrillaga, profesores del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

Se trata de una obra consecuencia de la inquietud que siempre ha tenido el Claustro del Instituto de Pasajes por los temas de Seguridad Marítima que se traduce en continuos cursos de Seguridad que se imparten en Pasajes a nivel práctico y teórico.



Ya en 1982, un equipo de profesionales del Claustro pasaitarra, completó por encargo del Gobierno Vasco, un trabajo sobre la situación real del Salvamento marítimo en Euskadi, haciendo un análisis comparativo con otros países.

El pequeño libro está cuidadosamente ilustrado, y en una forma amena y con un lenguaje sencillo trata los siguientes apartados: Seguridad Interior, Búsqueda y Rescate, Prevención de Incendios y Averías, Comunicaciones, Abandono del barco, Supervivencia en la mar, Navegación deportiva, Extracto del Convenio Internacional de Sevimar y Fechas y Plazos de Renovación de Certificados.

Asistieron a este acto numerosas personalidades y autoridades relacionadas con el mundo marítimo, pesquero, mercante, deportivo y militar, que elogiaron esta obra, que creemos se hará indispensable en todos los buques de nuestra flota.

Sus autores Srs. Moreno y Arrillaga, fueron muy felicitados.

PUBLICACIONES PESQUERAS Libros editados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

PESQUEROS ESPAÑOLES

J.C. Arbex
370 páginas - 9.500 pesetas.

TUNIDOS Y DEMAS ESCOMBRIDOS MUNDIALES

Carlos Dávila Fernández
223 páginas - 1.800 pesetas.

TRATADO DE ADHESION ESPAÑA-CEE: PESCA.

Secretaría General Técnica
105 páginas - 400 pesetas.

LA SARDINA, UN TESORO DE NUESTRA MAR

Editado por el FROM (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación)
198 páginas - 3.500 pesetas.

LOS PESCADOS AZULES DE NUESTRAS COSTAS

Editado por el FROM
205 páginas - 2.000 pesetas.

CATALOGO DE DENOMINACIONES DE ESPECIES ACUICOLAS ESPAÑOLA

Editado por el FROM
250 páginas (fichas) - 2.500 páginas

LOS BOLICHEROS DE MALAGA

MAPA y Junta de Andalucía
168 páginas - 500 pesetas.

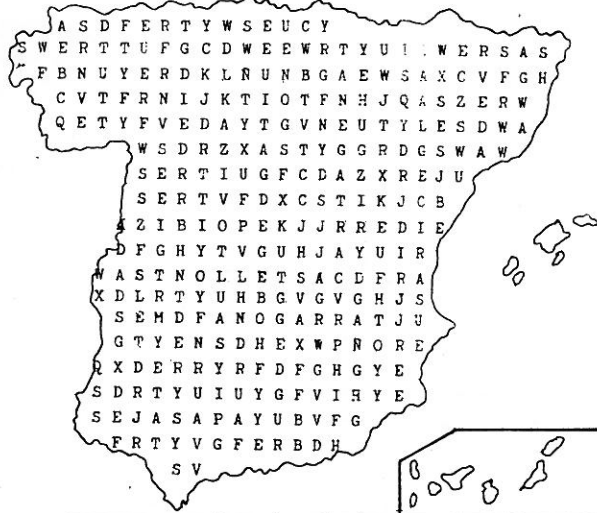
ACUICULTURA MARINA

Blanca Mas y José A. Tiana
101 páginas - 500 pesetas.

LECTURAS SOBRE ACUICULTURA

Secretaría General Técnica
2 Tomos - 925 páginas - 2.000 ptas.

PASATIEMPOS Y HUMOR



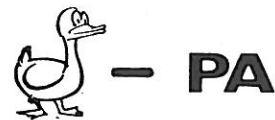
En esta piel de toro se encuentran
DIEZ puntos de mar.

$$\begin{array}{lcl} 2 \sqrt{DNN} & & = 12 \\ FD \times H & & = 62 \\ A + N \times H - C & & = 3 \\ \sqrt{\frac{C}{DA}} & & = 4 \\ \sqrt{\frac{N}{N}} & & = 2 \end{array}$$

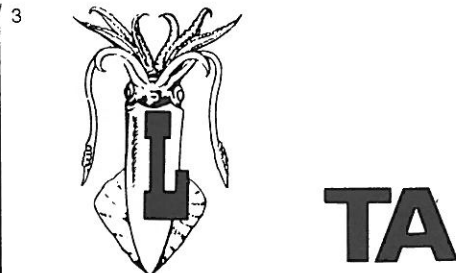
Reconstruya estas cinco operaciones sabiendo que un mismo signo vale siempre una misma cifra. Tiempo de resolución, 2 minutos.

4. ¿Entre cuántos niños se repartirán 1.001 caramelos con la doble condición de que a cada uno le corresponda un número exacto de caramelos y la mayor cantidad posible de los mismos a cada niño?

1 VI
A ROSA



¿Cómo dices que se llamaba ese caudillo?



¿Qué le ordenó la maestra?

5. Un triángulo equilátero tiene 30 cm de apotema. Calcular el área del círculo circunscrito al mismo.

6. Dos vasos encima de un vaso; dos vasos debajo de un vaso y un vaso en medio. ¿Cuántos vasos son?



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 NAUTICO 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, 8-1º Izqda. 15006-LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 2.000 pesetas, y la cuota mensual de 550 pesetas.

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 servizos.

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