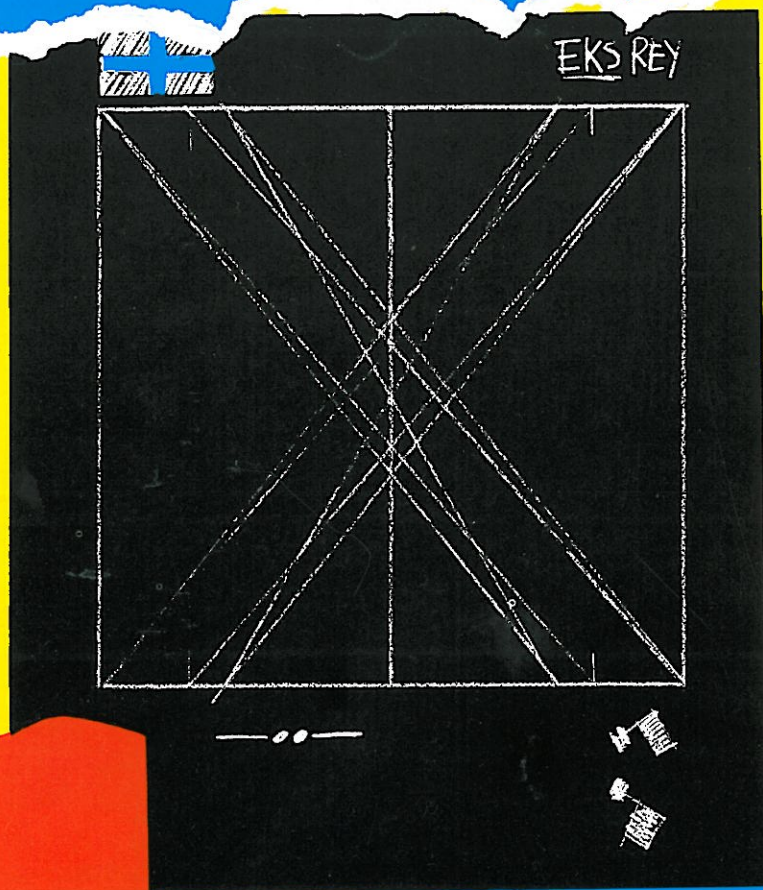


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

OCTUBRE 87 - N.º 19



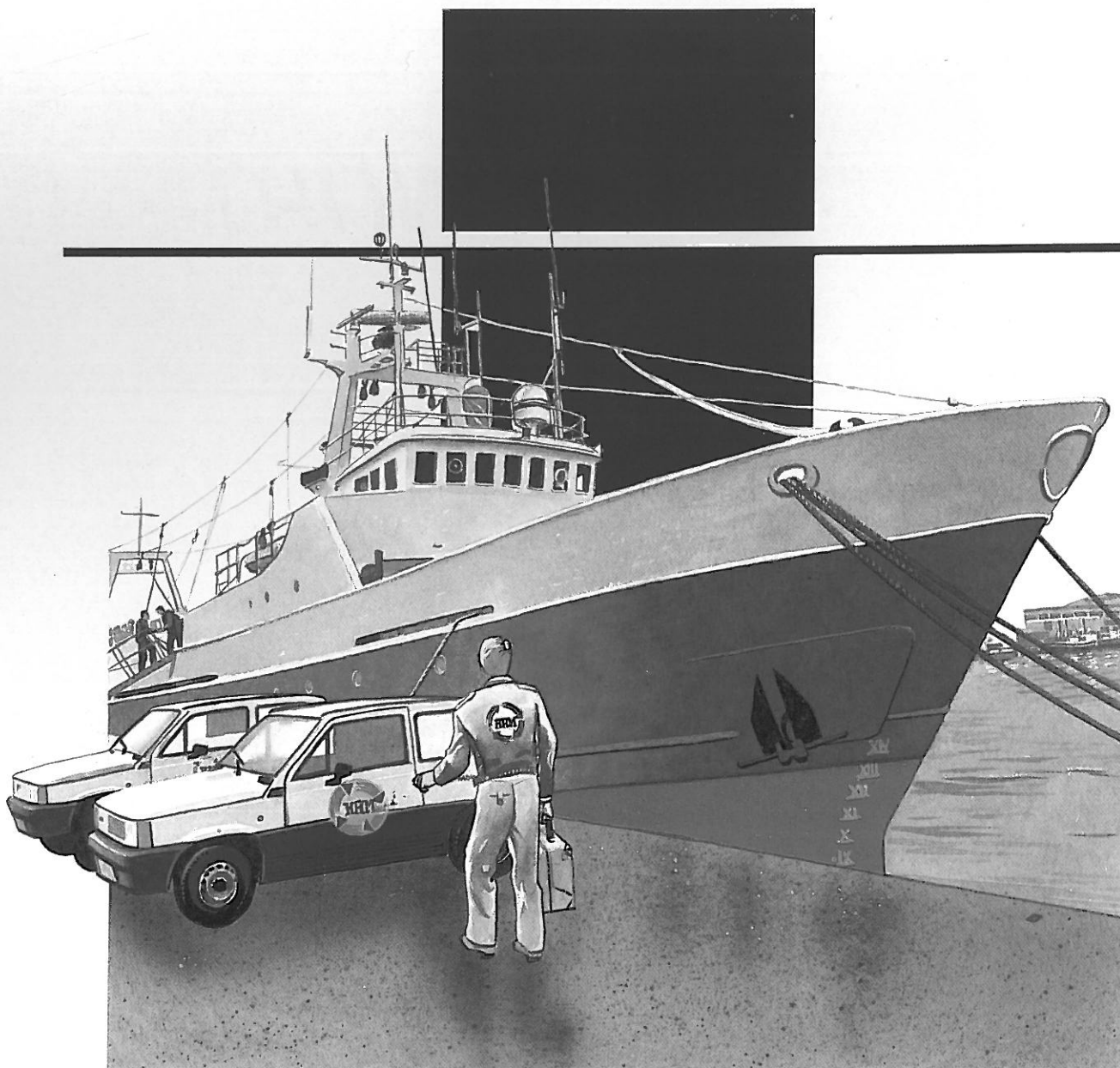
1^{as}

JORNADAS NACIONALES SOBRE ENSEÑANZAS MARITIMO-PESQUERAS

26, 27 y 28 de Noviembre de 1987

INSTITUTO POLITECNICO MARITIMO-PESQUERO DEL ATLANTICO - VIGO

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



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

NORTE

NORTE

NORTE

SATISFECHOS, PERO AL LORO

El número que el lector tiene en sus manos está lleno de impresiones positivas sobre los cambios en la cúpula de la Administración Marítima y las perspectivas que con ellos se abren.

Unos cambios que ya sean de personaje —Miguel Olivert pasó el testigo a José Loira al frente de la Secretaría General de Pesca—, ya sean de «look» —José Antonio Madiedo ya nos recibe con cara de bueno en vez de con su aspecto de frío funcionario que todavía recordamos de no hace muchas fechas—, habremos de tomarlos con todas las susceptibilidades posibles.

Ni que decir tiene que desconfiamos más del «cambio» de Madiedo que del experimentado al frente de Pesca. El Director General de la Marina Mercante se ha ganado a pulso, desde que ocupa el cargo, la enemistad de los Náutico-Pesqueros: sus continuos menosprecios al sector pesquero y sus posiciones acomodaticias —ese amor por el cargo que invade a todos los que viven del favor oficial— han hecho merecedor de una fama de ineficaz y despreocupado por los problemas del sector que nunca —como personas ilustradas y honradas que somos— nos pareció lo más conveniente para llevar las riendas de la Administración de la Marina Mercante.

Hoy, Madiedo adopta esa actitud que nunca debió de perder. Esa actitud solidaria de antaño que debió caracterizar siempre las relaciones entre fantasmales «dos bandos» del mar: el de los pescadores y el de los mercantes. Una actitud noble, dialogante, a la que quizá el Director General no tuvo más remedio que acceder porque cuando la soledad le hace a uno tropezar con la dura muralla de la realidad, se impone la pragmática en el camino de la defensa de los intereses comunes.

Pero por experiencia histórica reciente, tenemos que dudar de la nueva cara del Director General. Tanto nos gusta, que nos parece imposible. Y por ello, alivia más que nunca, permacenaremos observadores ante los movimientos del Director General. El vacío se impone en el rostro de nuestro hombre. Y ante el vacío, la honestidad estética. Ya veremos lo que sucede. Nosotros contestaremos a cada punto con la elegancia debida como siempre.

LOIRA EN PESCA

También en la Secretaría General de Pesca necesitábamos ventilar el ambiente. El anterior inquilino del despacho de la calle Ortega y Gasset ya comenzaba a desilusionar con su retórica amable pero con resultados pobres. Era ya hora de que un sector tan necesitado de reformas estructurales se viera liberado de la estética honrada, que no se correspondía con la eficacia necesaria.

Si es cierto que los Náutico-Pesqueros nunca tuvimos el más mínimo problema para acceder al despacho del antiguo Secretario General, también lo es que la función administrativa propia de este departamento no era en absoluto dinámica.

Un dinamismo que parece que le imprimirá el nuevo Secretario General, José Loira, si bien todavía es prematura una opinión, después de la primera reunión mantenida con los representantes de AETINAPE, estamos en condiciones de mostrarnos esperanzados de una gestión más eficaz y favorable para la estabilización definitiva de nuestra profesión.

AETINAPE

SUMARIO

	PAGINA
Norte	1
Informe	3
Colaboraciones	9
Entrevista	28
Colaboraciones	31
Informe	45
Opiniones	49
Noticias	52
Pasatiempos	54
Servicios	56

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

N.º 19 - OCTUBRE 1987

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

Avda. General Sanjurjo, 8-1.º izqda.

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 95 77

15006 - LA CORUÑA.

DELEGACIONES:

GIJON:

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

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

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

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

Lonja de Pescadería, 1.º Piso

Telfono (943) 39 09 27

HUELVA:

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

ARRECIFE DE LANZAROTE:

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

VIGO:

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5

Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)

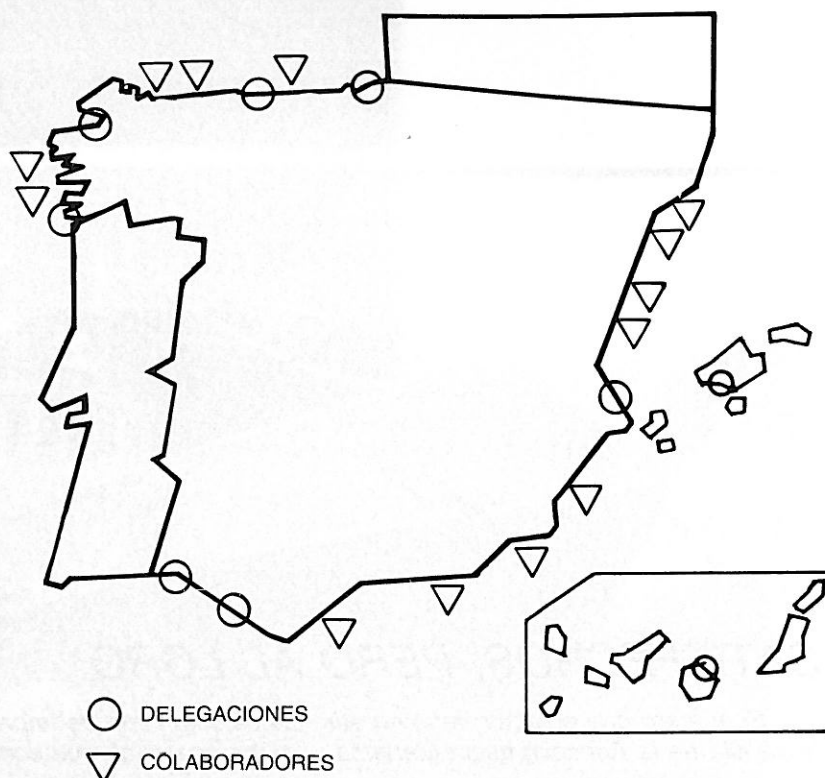
Telf. (928) 22 21 14

Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - LA CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982



DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido

Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela

Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio

Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

Javier Anatol Lopetegui

Juan Aizpurua Cincunegui

Juan Manuel Sanles Fontán

Fernando Ríos Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra

Lorenz Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba

Francisco J. Toledo Hernández

Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

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 Asteinza Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

Blas Issac Pérez

José Issac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

COLABORACIONES EN ESTE NÚMERO DE:

Santos Fuertes Fernández, Mr. Brian Miles, Ramón López Díaz, Pilar Calvo Galindo, Jesús Moreno Sanz, Jesús Ferreiro, José Luis Silva Méndez, Juan Aizpurua Cincunegui, Imanol Aizpurua, Guadalupe Rodríguez Ydoipe, José Oubiña Santos, José Oliveira Avendaño, Aristides de Fez Marrero, Ramón Draper Miralles, Miguel S. Peña, Juan M. López García, Pastor Sánchez Vázquez, Juan José Amador Vela.

Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Reformar las enseñanzas: renovar el futuro

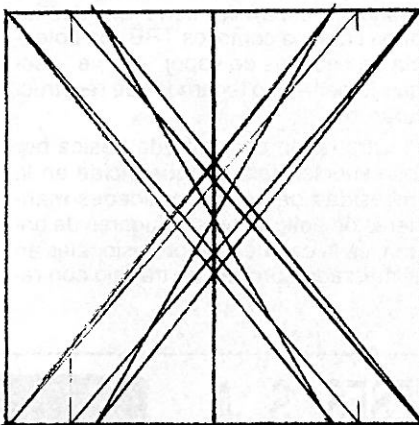
«Podemos tener mucha flota; unos barcos magníficos; pero si no tenemos hombres que los tripulen, no tendremos absolutamente nada». Son palabras de José Ignacio Espel, Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, pronunciadas durante una conferencia ante profesionales Náutico-Pesqueros el pasado año en Gijón.

Quién lo duda. El factor humano es la base de cualquier actividad productiva. Quizás para un empresario, o incluso para algún funcionario del Estado, lo principal del proceso productivo es el beneficio económico —ya sea particular o ese otro, global, que se refleja en las estadísticas oficiales—. Mas desde un punto de vista profesional, la formación de los trabajadores adquiere una importancia máxima. Por ello, AETINAPE se propuso la organización de las **Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras**, que tendrán lugar en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo, los días 26, 27 y 28 de noviembre.

Cuando la reforma global de las Enseñanzas Medias se está organizando ya, el vincular la formación de los profesionales del mar al conjunto de las docencias de este país es un objetivo que no debe esperar por más tiempo. Los estudiantes Náutico-Pesqueros no pueden continuar teniendo un status inferior al resto de los estudiantes de nivel medio. Pero el detalle de la incorporación de los Náutico-Pesqueros al sistema educativo general no es más que un simple reflejo de la precaria situación en este contexto.

En las Jornadas de Vigo no se pretende otra cosa que extraer unas mínimas bases que sirvan de impulso para esta necesaria reforma de las enseñanzas. Observamos que nadie daba un paso adelante en ese sentido. Y nos propusimos dinamizar el debate en torno al tan importante tema que afecta a todos y cada uno de los aspectos en los que se encuentra el trabajo marítimo.

Estarán en Vigo los más preclaros especialistas que hoy trabajan alrededor de este tema para abordar asuntos no sólo relacionados con los programas concretos de enseñanza, sino con las diversas derivaciones que se extraen del estado general de la docencia marítima, tal como es la adecuación del sistema de formación al mercado de trabajo o a la evolución de las necesidades del sector desde el punto de vista formativo; así como la adecuación a las normativas internacionales y a las más concretas leyes que regirán, a partir de 1992, nuestro mundo laboral en Europa, situación y estado de los actuales centros de enseñanza en nuestro país y su necesaria racionalización.



LA DISGREGACION ADMINISTRATIVA

Antes de meternos más directamente en los asuntos de las enseñanzas Náutico-Pesqueras, observemos un extremo administrativo que no podemos menos de considerar como reflejo de la situación general: las competencias docentes de nuestra profesión se encuentran diseminadas en tres instancias y ninguna de ellas en la que sería lógico su encuadre: el Ministerio de Educación y Ciencia. Los Náutico-Pesqueros sufrimos la planificación general, entre otros, de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El mercado de trabajo incluso en algunas escuelas tienen relación con el Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y aun con la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Ya por último, si bien con pocas posibilidades de planificación general, pero con potestad administrativa sobre los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, nos aparecen las Administraciones propias de las Comunidades Autónomas. Pensar que la ordenación de las enseñanzas Náutico-Pesqueras depende de todas estas instancias gubernamentales, nos da buena cuenta de su complejidad. Una complejidad que no debiera ser tal si cada organismo tuviera claro un punto de partida básico: el progreso y la modernización del sector marítimo-pesquero, pasa por la buena formación de sus profesionales. Que la generosidad y las excelentes voluntades de cada uno, sirvan para llevar a buen puerto esta Reforma.

200 MILLAS: EL FIN DE LA EXPANSION

El desarrollo de la flota que tuvo lugar en los años 60 llevó, más que a una expansión ordenada y racional, como debiera serlo cualquier actividad económica, a un crecimiento anárquico y desproporcionado sin tener en cuenta factores imprescindibles de orden jurídico: el caso de las 200 millas de zonas económicas exclusivas, pronto se vino encima. Así el país se encontró con una enorme y variada flota de buques para todos los mares y para todas las modalidades de pesca. Para manejar esos medios hubo una necesidad de formar profesionales que se materializó en la creación de los cinco grandes Politécnicos Marítimo-Pesqueros, alrededor de los cuales nacieron numerosas escuelas, buena parte de ellas patrocinadas por el Instituto Social de la Marina. Con el declive de la pesca, a mediados de los 70, el país se encon-

tró con muchos medios, pero con pocos caladeros. En cuanto a las enseñanzas, no se reestructuraron nada desde 1965. Veamos una radiografía actual según lo enunciaba en Gijón José Ignacio Espel:

«En el área de pesca tenemos los títulos muy graduales desde el Patrón de Pesca Local, el de Litoral 2.ª Clase, de Litoral de 1.ª Clase —que viene a coincidir un poco con lo que llamamos la flota de bajura—, el Patrón de Altura —que podría coincidir con la de aquellos buques que faenan en la CEE— y Capitán de Pesca, que está equiparado a Técnico Superior Diplomado por Ley, aunque no todavía por el M.E.C. Este puede navegar en todos los mares del mundo sin limitación de tonelaje, es decir, que en el mando de buques pesqueros tenemos toda la escala.

En máquinas, sin embargo, está cortado el camino: tenemos el de Motorista Naval, luego el Mecánico Naval de 2.ª Clase, Mecánico Naval 1.ª Clase y el Mecánico Naval Mayor con un límite de 2.000 c.v.

Aquí estamos excesivamente cortados, en el área de Máquinas. Y luego tenemos la rama de Marina Mercante, que son los Patrones de Cabotaje y Patrones Mayores de Cabotaje, rama que desgraciadamente parece que algunas instancias la quieren condenar a la extinción, cosa con la que no estamos nada de acuerdo».

TÍTULOS, EMBARCACIONES Y CONTEXTO INTERNACIONAL

Económicamente, poco tiempo falta para la integración total en el sistema europeo. Será en 1992, y por ello cualquier iniciativa que se tome ha de adecuarse no sólo a la normativa concreta de los países comunitarios —para no ingresar en condiciones de inferioridad— sino atendiendo, sobre todo, a las normas de los Organismos Internacionales que en nuestro caso se concretan en la OMI (Organización Marítima Internacional).

Partiendo de que los títulos que se expiden actualmente, según Espel «no se adaptan a las embarcaciones, ni a las zonas en las que se pesca», pues las atribuciones de los títulos españoles no concuerdan con las recomendaciones de la OMI. Mientras que este Organismo Internacional limita las atribuciones por eslora y por kilovatios, la legislación española tiene en cuenta otros criterios como los TRB y la potencia en caballos de vapor. «Se ve —según Espel— que tenemos que reestructurarnos».

Otra razón considerada básica por los especialistas, aunque incide en la necesidad de las Comunidades maríneas de emigrar de sus lugares de origen, es la carencia de profesionales en el mercado europeo de trabajo con re-

lación a los existentes en España, cuya cifra puede multiplicar por cinco, por ejemplo, a los que formen las escuelas francesas. En este sentido, una vez que en 1992 Europa abra las fronteras de los Pirineos para unir su mercado laboral, los técnicos españoles han de estar formados con unos criterios que puedan ser reconocidos por las empresas y los Gobiernos del Mercado Común, como idóneos para desarrollar determinadas actividades.

Al hablar de adecuación, no sólo se refiere a los programas de enseñanzas, sino a otros criterios como pueden ser, por ejemplo, en el mando de buques, el que se sigue en la mayoría de Europa (en función de lo que el barco se puede alejar del puerto), en contraste con las categorías vigentes en España.

LOS PROGRAMAS Y LAS CONVALIDACIONES

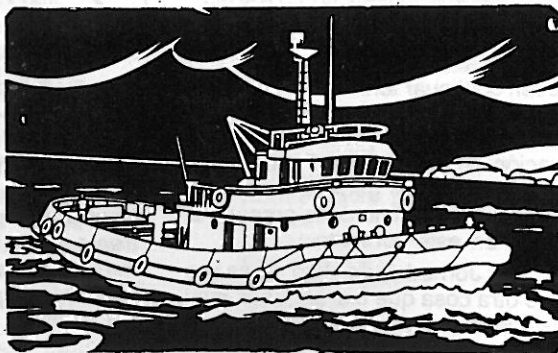
Dice Espel: «Los programas son totalmente inadecuados, podríamos llegar a la conclusión de que no hay materia en la que no se pudiese transformar profundamente el nivel de conocimientos». Si bien las palabras de este especialista son suficientemente explicativas, nos haremos también eco de lo manifestado en su momento por la ex-Directora del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho en Cádiz, Pilar Calvo Galindo, una de las personas que desea igualmente una en-

REMOLQUES GIJONESES, S. A.

REMOLQUES Y AGUADAS

«JOVE»	500 HP
«TORRES»	1.000 HP
«ARBEYAL»	1.650 HP
«PEÑAS»	2.500 HP
ALJIBE «PERLORA»	

Dotados de potentes equipos de salvamento y contra incendios.



AVISOS MUSEL

Teléfono 32 12 95

Plaza R. Alvargonzález, 5, Entresuelo

Teléfono 34 21 01

G I J O N

señanza globalizada e integral en el sector marítimo: «Debemos marcar un nivel académico como prerequisite para iniciar nuestros estudios. La próxima Reforma de las Enseñanzas Medias con la implantación de un ciclo único polivalente, podría marcar ese nivel como el más idóneo para exigirlo como titulación de acceso». Esto, según la profesora Pilar Calvo, se verá complementado con un curso de acceso encaminado a la «nivelación de conocimientos».

Pero hemos tocado aquí una cuestión de la máxima importancia en el tema que estamos tratando: la educación marítima integrada. El que, cualquier persona que desee comenzar su carrera en el mundo de la mar, puede hacerlo desde el principio tanto en escuelas de nivel medio, como en escuelas de nivel superior, que hoy se materializan en los estudios Náutico-Pesqueros y en las Escuelas de la Marina Civil, José Ignacio Espel lo define con claridad:

«¿Qué razones hay para que un señor que es Patrón Mayor de Cabotaje y que objetivamente cumple determinados requisitos de conocimientos, de profesionalidad, etc., no pueda acceder a los Títulos Superiores de la Marina Mercante? ¿Tiene más mérito un chico que habiendo terminado el COU y su selectividad accede a una Escuela Superior de la Marina Civil, totalmente virgen en el área marítima y que puede llegar a ser Capitán de la Marina Mercante?».

Las disposiciones que impiden a los Náutico-Pesqueros ingresar en las escuelas de la Marina Civil mediante un curso de adaptación que incluya las oportunas convalidaciones, sólo se puede mantener en base a unos razonamientos clasistas.

Pero es curioso que en el sentido inverso no ocurre: el título de Capitán de Pesca se expide sin ningún problema a Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, sin reciclaje de especialización. Ello no es bien visto en nuestro sector y así lo explica el Presidente de la Asociación Nacional de Profesores de Institutos Marítimo-Pesqueros, Manuel Dopico Sanjurjo: «La actividad pesquera extractiva a nivel de Capitán de Pesca exige actualmente un alto grado de tecnificación que sólo es posible conseguir a través del estudio minucioso de dis-

ciplinas como la tecnología pesquera, biología, legislación pesquera, economía pesquera...». El hecho de que algunos alumnos —como los procedentes de las escuelas de la Marina Civil no hayan estudiado estas disciplinas tan importantes hacen que este personal no esté formado convenientemente, siendo además un agravio comparativo para los Titulados Náutico-Pesqueros. Dopico Sanjurjo comenta, entre otras cuestiones, que la creación de centros docentes debe obedecer a razones exclusivas de necesidad formativa, dotando a los existentes de mayores medios y si no es posible debe re-

sible de este modo disminuir el número de asignaturas por curso, aumentando así los rendimientos escolares.

2. Las prácticas reglamentarias se efectuarán al finalizar el ciclo correspondiente debiendo ser rebajadas cuantitativamente, compensando esta disminución con una mejora en su calidad, para lo cual es indispensable la creación de la figura del alumno en prácticas en las distintas especialidades.

3. Los estudios deberán tener una equiparación académica perfectamente definida con el resto de las enseñanzas para que puedan ser reconocidas



ducirse el número de los ya existentes. Por otra parte, cree que los Institutos Politécnicos deberían ser Escuelas Universitarias Marítimo-Pesqueras y que debe dejarse de tratar con **críterios paternalistas estas enseñanzas puesto que le restan rigor.**

Los objetivos a alcanzar en la Reforma de las enseñanzas Marítimo-Pesqueras a juicio de Juan M. López, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo, son:

1. La enseñanza deberá ser continuada, es decir, habrá que suprimir las prácticas de embarque entre cursos; con ello se evita la repetición de materias en los distintos niveles siendo po-

por los Ministerios de Educación y de Universidades en los respectivos ciclos.

4. Los Titulados Superiores, Capitán de Pesca, Mecánico Naval Mayor, etc., tendrán la consideración académica de Técnico Superior Diplomado, en las distintas especialidades.

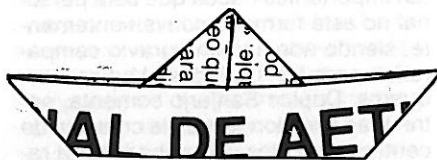
Además comenta que estos objetivos son básicos e irrenunciables y que no debemos olvidarnos que estamos en la UVI y quizás sea necesario meter el bisturí.

Santos Fuertes, Profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterráneo en Alicante, comenta, entre otras cuestiones, la relación de las

INFORME

enseñanzas Marítimo-Pesqueras con la Reforma Universitaria y dice, entre otras consideraciones por ejemplo, que la Reforma de las Enseñanzas es una labor ingente y un largo proceso; por ello si quedara sin incluir la rama marítimo-pesquera sería muy grave para los interesados directamente. Santos Fuertes hace una llamada de atención y pide una reflexión en lo relativo a las enseñanzas marítimo-pesqueras, ya que a su juicio se podría efectuar sin excesivo coste económico, puesto que se cuenta con suficiente infraestructura de centros medios y profesorado para poder abordarla, de forma legal, desde el primer ciclo universitario, pasando por unas pujantes enseñanzas medias. Santos Fuertes comenta que más de 20.000 pesqueros han sido atendidos por los Náutico-Pesqueros y han tenido una muy importante presencia en

buques mercantes y que una reestructuración del sector sin la Reforma sería muy negativa e iría en detrimento del conjunto de la Economía Nacional. Termina haciendo una llamada urgente para no demorar dicha Reforma, lo que sería llegar demasiado tarde.



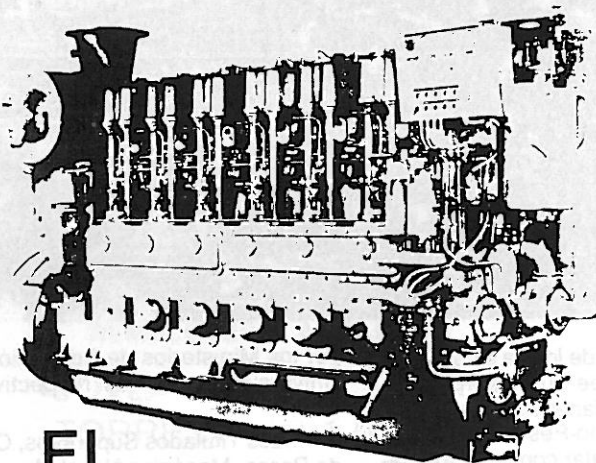
RECICLAJE Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

Por último, haremos referencia a un aspecto de gran importancia para afrontar el reto del futuro. La continua evolución de las tecnologías aplicadas

al mar y a sus trabajos hacen que sea necesario un constante reciclaje de profesores y trabajadores. El dotar a las escuelas Marítimo-Pesqueras de las infraestructuras necesarias para poder impartir disciplinas continuamente marcadas por la renovación de su tecnología punta, deberá constituir un objetivo de la administración marítima con vistas a encarrilar a los directores de los trabajos pesqueros por el camino que continuamente se recita en boca de los responsables del sector, de forma un tanto frívola: las nuevas tecnologías.

Este aspecto de los estudios Náutico-Pesqueros fue ampliamente tratado por la ex-Directora del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho, Pilar Calvo Galindo, en estas mismas páginas. No se reducía únicamente

HABLA POR SI SOLO



MOTORES DIESEL

**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



Anglo Belgian Corporation

GERARDO GAMECHO HERRERO

OFICINA:

Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO

te la profesora Pilar Calvo a la puesta en marcha de una educación **recurrente**, esto es, donde fuera posible que los trabajos del mar se interrumpieran durante determinados periodos para realizar cursos de actualización, sino que incluso apuntaba algunas demandas de tipo estructural para que ello fuera posible.

En principio habrá que formentar el reciclaje del profesorado, tanto en lo que se refiere a su propia formación en relación con las nuevas tecnologías, como en la adecuación pedagógica en el camino de la mejora de las fórmulas académicas. Otra demanda latente parece ser la de aumentar el número de personal de los centros, así como su dotación material en ese camino de incorporación a las últimas técnicas de trabajo a bordo.

La formación básica de los alumnos Náutico-Pesqueros debe ser también lo suficientemente amplia como para que, una vez incorporados a su período de formación, no sólo puedan adaptarse con facilidad a las nuevas tecnologías, sino que ellos mismos demanden una adecuación de sus conocimientos en ese sentido.

Pero no todo se arreglará simplemente con eso. Haría falta disponer medidas de tipo social para hacer frente a la pérdida de ingresos del trabaja-



dor que tuviera que abandonar temporalmente su puesto para dedicarse a sus estudios: «No basta con que nuestras residencias sean gratuitas —dice la profesora Pilar Calvo—, puesto que el profesional suele tener una familia que mantener, que no puede quedarse sin medios económicos mientras él está estudiando. Es imprescindible la aportación de las empresas y la Administración».

No sólo la buena voluntad sino el aire fresco de una nueva forma de entender la Administración Pública, puede acometer con éxito esta empresa de renovación integral de las enseñanzas Náutico-Pesqueras, en aras del aumento de productividad de la mejora del nivel de vida del sector pesquero.

Leopoldo Cal, ex-Subdirector General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina, decía que la reflexión sobre la Reforma de las enseñanzas Marítimo-Pesqueras ha de canalizarse mediante un debate en profundidad que aborde «un conjunto de aspectos de carácter social, económico y —por qué no decirlo— político-educativos, totalmente relacionados entre sí y con evidentes efectos de modernización y acomodación a las circunstancias históricas actuales y a las que son previsibles en el futuro más inmediato».

En este sentido de la necesidad de adecuar las enseñanzas Marítimo-Pesqueras, entre otros, también se han pronunciado, Justo Pérez Macías, Profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterráneo, y Mario Ferrer, ex-Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Canarias, quienes desde estas páginas defendieron desde hace tiempo esta perentoria necesidad.

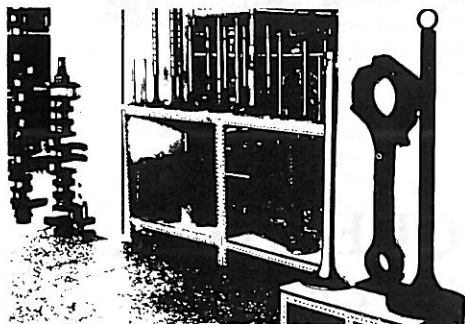
Quienes tienen el poder son susceptibles de alcanzar la gloria. Nosotros, si lo merecen, así se lo reconoceremos.

AETINAPE



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.

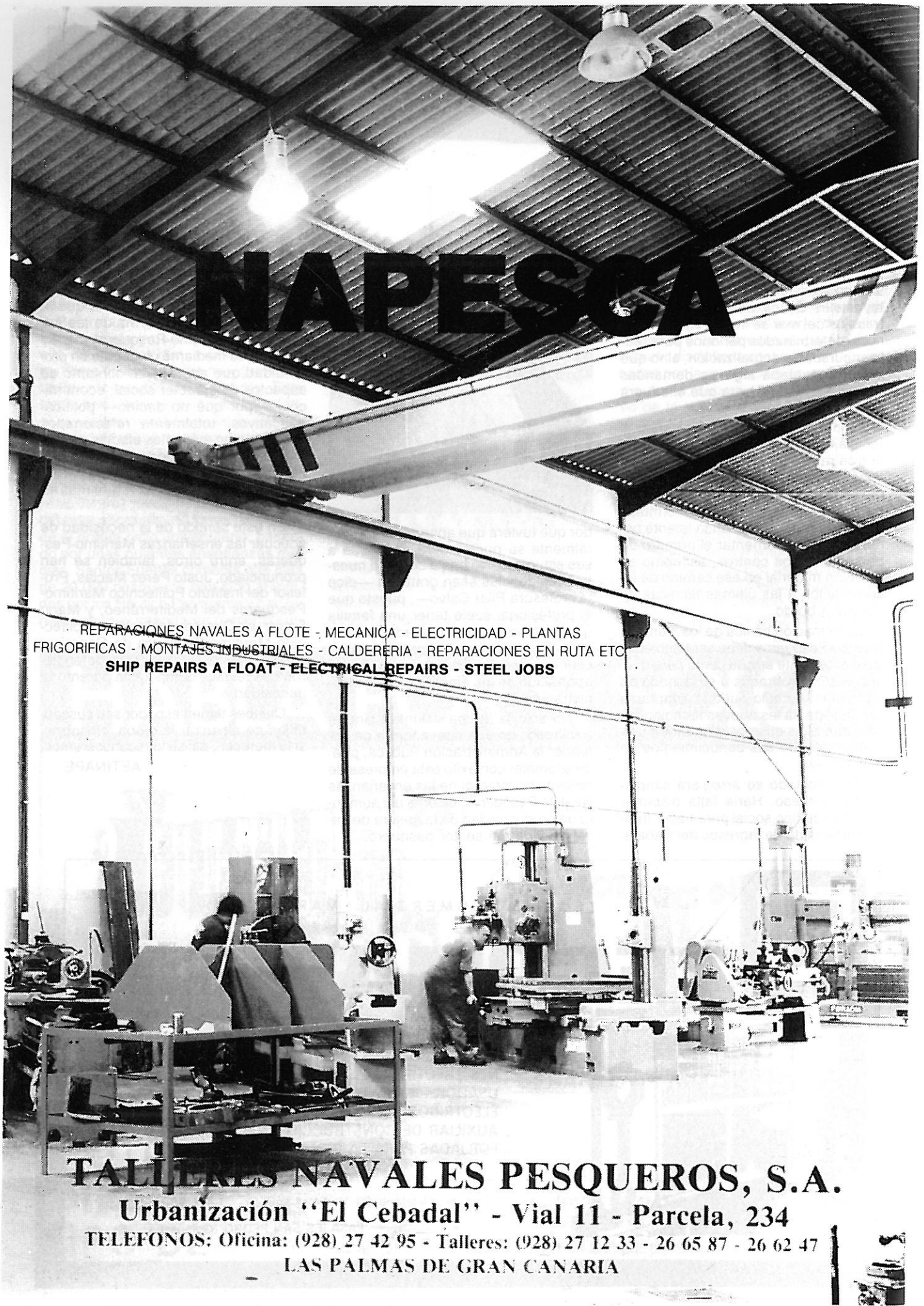


VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE - GUIAS DE VALVULA - ASIENTOS DE VALVULA - COJINETES - CAMISAS Y PISTONES - RECTIFICADOS - RECUPERACION DE MATERIALES USADOS - APARAMENTOS Y EQUIPOS - ANTIEXPLOSIVOS ELECTRICOS STAHL - PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA - AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL - JUNTAS - PIEZAS FORJADAS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

C. SAN PEDRO 12

Telefono 39 19 44 (4 lineas) Telex 38039 TCMR E

PASAJES SAN PEDRO (Guipúzcoa)



NAPESCA

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

TALLERES NAVALES PESQUEROS, S.A.

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



Consideraciones para las Primeras Jornadas sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Por SANTOS FUERTES FERNANDEZ

Profesor Numerario del Instituto
Politécnico Marítimo-Pesquero
de Alicante

Muchos somos los que venimos propugnando, desde hace tiempo, la necesidad de la reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras: algunos con ideas aisladas, otros con llamadas urgentes de atención por lo que está ocurriendo en el resto de las enseñanzas, con un Plan General de Reformas en el que quedaban excluidas las nuestras.

Pero de entre todos estos «inquietos reformistas» destaca el Instituto Politécnico Nacional Marítimo-Pesquero de Vigo, donde, tal y como se deben hacer las cosas se unieron esfuerzos y reunieron personas, constituyendo una Comisión que elaboró un Proyecto de Reforma, que, sin duda alguna, puede marcar una pauta, y que tiene entre otros, el mérito de la oportunidad y el de ser un trabajo en equipo, al cual me hubiera gustado pertenecer.

AETINAPE, atenta siempre a lo que acontece en torno a sus profesionales, miembros y no miembros, y a lo que debería acontecer y aun a pesar del tiempo transcurrido no acontece, y reconociendo la labor de la Comisión de Enseñanzas del Instituto de Vigo, une sus esfuerzos a los de ellos y juntos se disponen a realizar las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras. ¡Bonita iniciativa!; es pasar del mundo de las ideas al mundo de la acción, y además, conjunta, por ello invitan a todos cuantos de forma directa e indirecta, tengan algo que aportar para llevar a cabo al fin, la tan traída y llevada reforma, por otro lado

imprescindible, porque con ella se podrán sin duda alguna eliminar al fin situaciones injustas, alcanzando el nivel profesional más elevado, de una forma coherente y sin lagunas de formación, todos los que cursen los estudios Marítimo-Pesqueros, consiguiendo además, la puesta al día de unas enseñanzas que entre otras cosas se estaban quedando muy anticuadas por las circunstancias que concurren en torno a ellas en estos momentos, y que veremos en párrafos sucesivos.

Este artículo pretende solamente servir de recordatorio a unos, e información a otros, de cara a las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, para que, al igual que la Comisión de Enseñanzas de Vigo, tuvo en su día en cuenta la Reforma de las Enseñanzas Medias para su proyecto, ahora se tengan en cuenta también otras circunstancias que concurren en estos momentos y que pueden ser de gran interés para el desarrollo de las mismas.

Las actuales circunstancias a que me refiero las podríamos enmarcar dentro de los cuatro grupos siguientes:

- Reforma general de las enseñanzas.
- Evolución de los buques.
- Normativa específica.
- Proyección de los titulados.

REFORMA GENERAL DE LAS ENSEÑANZAS

El Proyecto de Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras elabora-

do por la Comisión de Educación del Instituto Nacional Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo, ha resuelto perfectamente el ensamblaje con los planes de estudio primarios, secundarios y medios, pero sin duda falta que representantes de los distintos estamentos cualificados y autorizados para ello, estén presentes ya en el Grupo de Trabajo VII de la ponencia del Consejo de Universidades que está elaborando la Reforma Universitaria, a la que un sector importante de los estudiantes Náutico-Pesqueros se deberá integrar. Con ello se conseguirán dos objetivos simultáneos: uno, aportar datos de los estudios Náutico-Pesqueros al mencionado Grupo de Trabajo VII, y el otro, tomar las directrices generales que están siguiendo todas las enseñanzas; directrices, que sin duda, deberían estar presentes en las Jornadas que se celebrarán el mes de noviembre en Vigo.

EVOLUCION DE LOS BUQUES

Creo no equivocarme al afirmar que en España la congelación industrial y masiva de alimentos «in situ» fue iniciada y con buen pie, en los barcos de pesca, y por tanto, bajo la responsabilidad de los titulados Náutico-Pesqueros. Desde entonces, la formación de nuestros alumnos ha ido teniendo en cuenta cada vez más el conocimiento de las técnicas del frío, para lo cual se ha dotado a los Institutos Marítimo-Pesqueros de instalaciones para la congelación que han sido modelo en su género, ahora bien, con todo y con ello,

no se ha llegado a un rendimiento óptimo en este campo, dado el gran número de asignaturas con que, tanto en «Puente» como en «Máquinas», cuentan los estudiantes Marítimo-Pesqueros, que no pueden prestar una atención mayor al frío industrial, recurriendo a cursos especiales en este campo para poder atender a la cada vez mayor demanda de personal cualificado, pues el número de barcos mercantes con diferentes tipos de instalaciones de frío que se ponen en servicio, está en continuo aumento cada día.

Pero si los barcos mercantes han evolucionado y siguen haciéndolo, no menos lo han hecho los buques de pesca, cuyo avance en los últimos veinte años ha sido espectacular, y precisamente en estos momentos se contempla y espera con gran interés el resultado de la investigación que se está realizando para diseñar y construir lo que se ha dado en llamar el «Pesquero de los años 90».

Para dar una idea de la gran importancia del proyecto del «Pesquero de los años 90», comentaré a continuación algunos aspectos en torno a ello, y que fundamentalmente son los siguientes:

Existe en Europa el programa «Eureka», dentro del cual hay varios proyectos de investigación y ejecución, en su caso, en los cuales colaboran varias naciones europeas, llevando la dirección de cada proyecto la nación que en principio tenga una mayor experiencia, pues bien, dentro de ese programa «Eureka», y entre otros, se encuentra el Proyecto «Hallios», en el cual colaboran Francia y España, habiéndosele asignado a España la dirección del mismo, que tiene como fin la **investigación y desarrollo del pesquero del futuro**.

Los objetivos del proyecto son los siguientes:

—Desarrollar las tecnologías de alto nivel para la concepción, construcción y explotación de buques de pesca que den a Europa una herramienta y un producto industrial competitivo en el mercado internacional.

—Diseñar, construir y poner en servicio un conjunto de buques prototipo, cabezas de serie, de los futuros buques de pesca de los años 90.

Tres son las fases establecidas para alcanzar los objetivos mencionados:



- A) Desarrollos tecnológicos.
- B) Ensayos de los desarrollos obtenidos.
- C) Construcción y pruebas de los prototipos de buques.

Las fases A y B comprenden tanto desarrollos como ensayos de las siguientes áreas:

- 1.º Sistemas de detección del pescado.
- 2.º Captura de pescado.
- 3.º Procesado del pescado.
- 4.º Conservación, carga y descarga.
- 5.º Economía de la energía a bordo.
- 6.º Sistemas de navegación y comunicación.
- 7.º Seguridad, habitabilidad y ergonomía.
- 8.º Integración de tipos de sistemas y estandarización de la información a bordo.

La fase C, en principio, contempla la construcción de tres buques (dos para la pesca de gran altura y uno para la pesca de altura, pero al fresco).

El presupuesto es de 2.400 (dos mil cuatrocientos millones de pesetas para las fases A y B) y 4.200 (cuatro mil doscientos millones de pesetas para la fase C, construcción de los tres pesqueros), es decir: un total 6.600 millones de pesetas, a precios constantes de 1986, año de aprobación del proyecto.

Evidentemente, el desarrollo tecnológico en los equipos del buque y de sus sistemas de pesca hace necesario

que las tripulaciones sean debidamente formadas y entrenadas en el uso de los distintos equipos y servicio, para la propulsión y energía, navegación y pesca.

Si tenemos en cuenta que en principio, el presupuesto para la construcción de tres pesqueros es de 4.200 millones de pesetas, fácil es deducir la gran importancia de estos pesqueros «punta», y por ello tiene que ponerse en marcha ya la preparación de los titulados Marítimo-Pesqueros que se hagan cargo de estos pesqueros y todos los sucesivos.

Por todo ello, en las Primeras Jornadas Adicionales sobre las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, también se debe tener en cuenta, tal y como se ha dicho, la evolución de los buques para lo cual sería de gran interés la aportación de la documentación que se está elaborando para este proyecto «Hallios», y que la misma fuera de aplicación en la formación de los titulados Marítimo-Pesqueros. Esta documentación se podría obtener a través de la División Naval del Instituto Nacional de Industria, entidad que tiene la dirección del proyecto.

NORMATIVA ESPECIFICA

Quizá este apartado sea el más conocido, al menos la parte de disposiciones de todo rango (leyes, decretos, reglamentos, etc.) que ofrecen un trato discriminado e injusto a los titulados Marítimo-Pesqueros, dando con ello más razones urgentes para la reforma,

pero además, es que ésta debe contemplar no sólo las normas nacionales e internacionales, sino la realidad de las Autonomías y sus cada vez más concretas disposiciones en esta materia, que también contribuyen al desfase entre la realidad del sector y lo que se está haciendo.

Por lo expuesto, yo propondría dividir a los profesionales de estas enseñanzas en los tres grandes grupos siguientes:

1.º Titulados para ejercer las atribuciones en aguas de las diferentes Comunidades Autónomas.

2.º Titulados para ejercer sus funciones en aguas nacionales.

3.º Titulados para ejercer sus funciones en aguas de todo el mundo y con los nuevos barcos y sus avanzadas tecnologías.

Es por tanto motivo de reflexión la normativa existente y la que tiene que ponerse en marcha con la reforma que se pretende.

Los titulados que personalmente he enumerado dentro del ámbito del tercer grupo, como se prevé por la gran importancia de los barcos y su tecnología, se integrarían de lleno dentro de la normativa existente y de la que se está elaborando con la Reforma universitaria.

En cuanto al resto de las titulaciones, poco tienen que modificarse las normas vigentes, a excepción de los «Cuadros Indicadores de Tripulaciones Mínimas» y las de atribuciones, al objeto de que éstas sirvan para cubrir las necesidades ocupacionales locales y a la vez posibilitar a todos para que puedan seguir y conseguir las más altas cotas de su profesión.

Lo que exige un trato especial es la transformación de los titulados existentes a los nuevos títulos, pero ello no deberá preocupar a nadie, pues para estos casos, siempre se han arbitrado normas transitorias temporales que han posibilitado la adaptación de todos a las nuevas circunstancias.

Nadie debería ver con gran preocupación ningún tipo de avance, puesto que es lo que normalmente siempre ocurre, y en ningún caso ello debe perjudicar a los derechos adquiridos, sino que, muy al contrario, tiene que servir la reforma para ajustar los deterioros que inevitablemente se producen con

el transcurso del tiempo.

Lo que sí debe preocupar es la calidad de la enseñanza, pues en aquellas Comunidades en que aún no han adaptado su legislación a la vigente en este campo, no deben olvidar que existen unos mínimos marcados por programas oficiales y horarios de cursos y con los medios necesarios que no se pueden, en ningún caso, suplantar a los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, únicos centros oficiales que tienen encomendada por ley la Formación Profesional y Técnica de las tripulaciones de la flota pesquera.

La vulneración de estas normas no sólo daña la calidad de la enseñanza, sino que perjudica a los propios titulados que en ocasiones manifiestan sus quejas por las deficiencias que se vienen produciendo, y que por todos los medios hay que evitar.

PROYECCION DE LOS TITULADOS

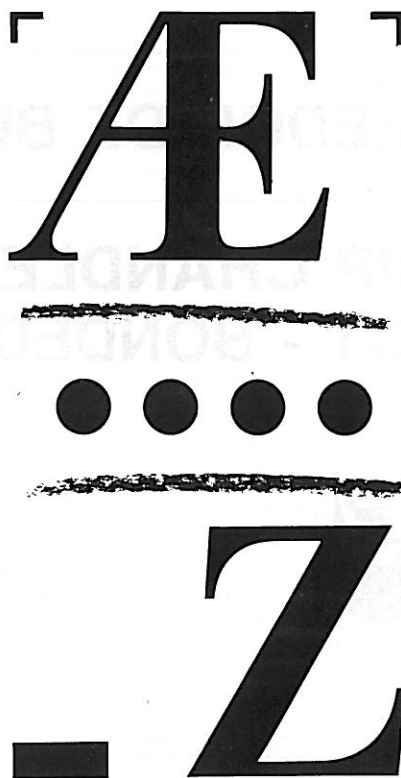
Los titulados Marítimo-Pesqueros han estado buscados por unos y perseguidos por otros, y la realidad está escrita, los que comenzaron a trabajar en la Marina Mercante la mayor parte

continúan haciéndolo, porque aun a pesar de la «persecución» han estado siempre a la altura de las circunstancias del nivel para el cual se les había preparado, y si algún día se les utilizó para cubrir deficiencias y las cubrieron perfectamente, justo es que se incorporen de pleno derecho a sus funciones sin reservas injustas, sino con las únicas limitaciones que las Administraciones determinen, pero de forma consensuada, y el mercado de trabajo vaya pidiendo en cada caso.

Si en la Marina Mercante han existido problemas, algunos también han surgido en la Marina de Pesca, pero mucho menos, porque esta parcela ha tenido siempre como unidad de medida la pesca obtenida y por eso la gran familia pesquera fue creciendo día a día y siempre apoyada en los titulados, que con los barcos se han ido a pescar hasta alcanzar la supremacía mundial de la pesca.

Hay datos concretos de que más de tres millones de personas en España dependen aún hoy de la pesca, y por supuesto no es casual que la dirección del mencionado proyecto «Hallios» de pesca dentro de los programas de la CEE, se le haya asignado a España, lo cual demuestra el reconocimiento explícito de nuestra experiencia y capacidad en este campo.

Luego, si como queda demostrado hay un reconocimiento a nivel internacional de la preparación e importancia de España en este sector, no podemos quedarnos atrás sino seguir defendiendo esa supremacía de la única forma que es posible: estudiando. Al igual que para la construcción de los buques se investiga y estudia, para tripularlos es necesario seguir evolucionando de forma paralela lo cual se debe contemplar, como se ha dicho, en la Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras. Ahora bien, no sería justo el que paralelamente no se adecúe a los titulados Marítimo-Pesqueros al resto de las distintas ramas de los estudios que se cursan en España, y así ampliar su campo de acción de forma institucionalizada allí donde de forma histórica han venido trabajando, o donde la demanda económico-técnica, requiera personal competente dentro del sector para llevar adelante sus objetivos tanto en la empresa pública como en la privada.





TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L.

**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

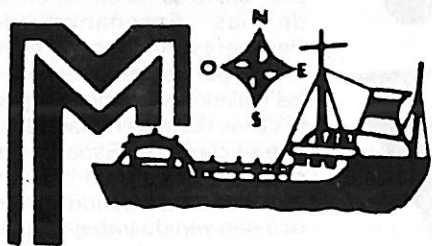
Juan Rejón, 94 - Teléfono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

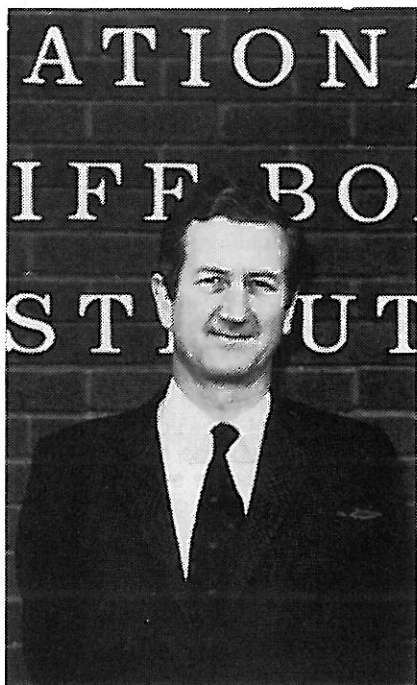
CASA JOSE MANUEL

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)



RNLI: moderno, eficiente, voluntarios

Por Mr. BRIAN MILES

Deputy Director
Royal National Lifeboat Institution
Servicio Británico de Salvamento
de Náuticos

socorrista. A su tripulación de siete hombres se les concedieron medallas de bronce.

Así funcionan las unidades de salvamento en Inglaterra y en Irlanda, con un promedio de tres vidas salvadas cada día. Vientos huracanados, arriesgados rescates de buques comerciales, un poco de calma, y salen corriendo a ayudar a un barco zozobrado, todo esto en un día de trabajo de un socorrista.

La Institución Nacional de Socorristas fue fundada en 1824 por Sir William Hillary, que vivía en la isla de Man, y que fue testigo de muchos naufragios, pidió un servicio nacional de socorristas, en su primera etapa fue costado por el arzobispo de Canterbury, era atendido por un grupo de MPs., que incluían a William Wilberforce y al Lord Mayor de Londres. El 4 de marzo de 1824 se fundó el primer grupo de salvamento.

La Institución fue fundada con suscripciones voluntarias o con tripulaciones voluntarias, y solamente una vez, entre los años 1854 y 1869, tuvieron ayuda del Gobierno. Fueron impopulares a causa de las restricciones de RNLI. Las razones para mantener el servicio como voluntario son muchas y variadas. La más importante es que el servicio es extremadamente efectivo y bien llevado. El control del Estado no podría mejorarlo, y podría hacer decrecer su eficacia.

La organización es consciente de la necesidad de emplear los fondos en necesidades operacionales, y emplear el mínimo en la administración. De cada libra alrededor de 77 peniques se emplean en construcción, equipamiento, mantenimiento y operatividad de los barcos de salvamento.

Los mismos socorristas también prefieren este sistema y el RNLI cree que las tripulaciones voluntarias tienen los mejores hombres disponibles, hombres que quieren ser socorristas, tienen un gran conocimiento de las aguas locales y cada Estación de Salvamento forma parte de la comunidad local, y tienen la ayuda de la gente más activa y capaz. Estos dedican considerable tiempo y energía para el buen funcionamiento de la Estación.

En todo momento en que la tripulación sea requerida, y cualquiera que sea la tarea que deben afrontar, siempre pueden contar con la lealtad y ayuda de la comunidad.

En Inglaterra y en la República de Irlanda existen alrededor de 2.000 voluntarios que recogen dinero para el RNLI.

En dos años se han conseguido 114.000 suscriptores adultos y 9.000 niños. La RNLI es administrada por comités voluntarios de personas notables, que aportan sus experiencia, conocimientos y tiempo, sin cobrar nada. Es tal la atracción a este servicio que tipifica las tendencias marítimas de los británicos.

La naturaleza voluntaria de la Institución es la misma desde el año 1824, pero los botes si que han cambiado. En 1800 los barcos era propulsados a base de remos y músculos, y en la última parte del siglo, por velas. En 1890 se puso en servicio el primer barco a vapor, y los experimentos con el petróleo empezaron en 1904. Las máquinas Diesel fueron introducidas en 1932.

La flota actual la constituyen alrededor de 130 botes salvavidas de aproximadamente 33-70 pies y más de 120 entre 16-20 pies. Existe además una flota de relevo de alrededor de 90 bar-

Imagine una noche negra como el betún, con olas más altas que casas, que vienen a caer furiosamente contra el espumeante mar. En el medio del canal inglés, un gran buque de carga de Ecuador, el «Bonita», está dando bandazos y en eminente peligro de hundirse. El bote salvavidas del puerto de San Pedro acude a la llamada, mientras la mayoría de la gente estaba disfrutando su comida del domingo, la tripulación del bote de salvamento «Sir William Arnold» avanza entre el huracán para ayudarles.

Un helicóptero de la Marina Real había rescatado cuatro de las treinta y seis personas de la tripulación, pero en medio de la oscuridad fue imposible para el helicóptero hacer más. Poniendo el bote a nivel de la cubierta y luego dejándolo caer quince metros, las escalas del Coxswain Michael hicieron cincuenta viajes para rescatar a las veintinueve personas a bordo. El rescate duró tres horas, después de nueve horas de su partida el bote llegó a Torbay y desembarcó a los supervivientes.

Por este rescate se le concedió al Coxswain Michael la medalla de oro al valor, la más alta recompensa para un

COLABORACIONES

cos para reemplazar los barcos cuando son enviados a revisiones periódicas, reconocimientos y reparaciones. Cada clase de bote es diseñado cuidadosamente para satisfacer los requerimientos de la RNLI.

Por ejemplo, El «Arun» de 52 pies (15,86 metros), es uno de los botes rápidos empleados por la RNLI. El «Arun» fue el primer barco en ganar una recompensa (premio), que le fue entregado al RNLI por su más alto dignatario, el duque de Edimburgo en 1982.

El casco está basado en un diseño de A. MacLachlan de Watsons en Glasgow, y la cubierta y la superestructura fueron diseñados por el propio departamento técnico de la RNLI. El «Arun» a 18 nudos es dos veces más rápido que la primera clase de botes de salvamento debido a su casco semiplano.



Hecho de cristal y reforzado con estructuras de aluminio, el casco está dividido en 26 compartimentos, forrados con materiales flotables, dando seguridad de flotabilidad en caso de que se haga una vía de agua. Dos poderosas máquinas diesel aportan la propulsión, y los tubos de acero protegidos del agua dan una capacidad de autoajuste. Un equipo electrónico que incluye un radar decca navigator, radios VHF y MF, direcciones automáticas VHF y MF y repulsores de sonido. Incluso el radar scanner ha sido hecho a prueba de agua, para que continúe funcionando después de que el bote se ha autoajustado. Un bote de la clase del «Arun» cuesta 490.000 libras, pero cuando las condiciones pueden llegar a ser como aquellas que tuvo que afrontar el Coxswain Michael durante el rescate del

«Bonita» descrito anteriormente, solamente los mejores equipos son suficientes.

En 1936 la RNLI introduce el primer bote inchable de 16 pies (4,88 metros) para ser utilizado en rescates rápidos, que también podría trabajar cerca de rocas o en aguas cercanas a las costas.

El incremento del número de personas que utilizan el mar por placer, ha creado esta necesidad, y los inchables «D» y «C» efectúan un tercio de todos los servicios y salvamento de vidas. El último desarrollado es una lancha rápida. Las más antiguas se limitan a una velocidad de 8-9 nudos a causa del desplazamiento del casco y a la protección de los propulsores en túneles. El nuevo de clase Tyne de 47 pies (14,34 metros) tiene un casco de ace-

ro, larga y recta quilla y las quillas combadas para proteger los propulsores. Los últimos diseños de cascos han hecho posible una velocidad de 18 nudos, y los primeros probados en Selsey, al oeste de Sussex, han demostrado ser unos excelentes botes de salvamento. Desde entonces dos botes de la clase Tyne se han fabricado y otros diez han sido asignados.

La RNLI está actualmente desarrollando un «bote rápido» para reemplazar los más viejos, y los más lentos, los cuales debido a la línea de costa tenían que ser empujados hacia el mar por tractores.

El salvamento puede mejorarse y las tripulaciones también están formadas por hombres más profesionales como hombres de mar, que asisten a cursos

de entrenamiento como operaciones de radio, radares, primeras ayudas, pero el espíritu de servicio a la Comunidad nunca cambia. Los hombres de salvamento salen al momento de la llamada, cualquiera que sea el tiempo para rescatar a alguien que no conocen y que puede ser que nunca vean de nuevo. Un rescate de Arthur Hill en el Largs tipifica esta actitud.

El Largs Atlantic 21, un bote inchable, fue llamado para rescatar a un barco zozobrado. El tiempo por una vez era bueno y la mar estaba en calma, cuando el bote llegó se encontró que el barco no se podía poner derecho y que una chica de 14 años estaba atrapada debajo, un miembro del bote, Arthur Hill, el mejor nadador, se sumergió rápidamente y encontró a la chica tratando de mantener su cabeza por encima del agua. Quedaba poco aire, y el que quedaba estaba lleno de humo. Arthur se acercó a la chica y trató de empujarla arriba y abajo para sacarla, parecía ser imposible a causa de su chaleco salvavidas, tuvo que quitárselo y perdió previos minutos tratando de calmarla y de ganarse su confianza. Mientras el timonel del bote, también en el agua, levantó el motor del barco desde fuera, Arthur Hill tiró de la chica de nuevo. El timonel pudo cogerla por las piernas y tirar firmemente. Arthur se arregló para salir justo cuando el barco empezaba a hundirse, y cuando salió de nuevo a la superficie estaba blanco y confundido por la falta de oxígeno. Por este acto de singular valentía se le concedió la medalla de plata por Su Majestad la Reina Madre. Se le presentó por el Maud Smith por el rescate más valiente del año, y elegido el hombre del año por la Real Asociación de protección a los incapacitados y rehabilitación. Pequeña recompensa para tal valor, pero los socorristas no buscan recompensas. «Se conducen de tal manera que no temen a la muerte, es una prueba, un símbolo, un testimonio de que el hombre fue creado a la imagen de Dios, y que el valor y la virtud no ha desaparecido de la raza británica». Estas palabras, pronunciadas en 1924 nunca fueron más verdad que hoy. Las instituciones británicas e irlandesas, están consideradas como entre las mejores del mundo. Con el continuo apoyo de todos los sectores de la comunidad, para que continúen su labor.



Los titulados Náutico-Pesqueros no cesaremos de reivindicar los derechos adquiridos y que por ley y normas internacionales nos corresponden

Por D. RAMON LOPEZ DIAZ
Mecánico Naval Mayor

Mucho se ha dicho y escrito durante estos últimos meses sobre los titulados Náutico-Pesqueros y en especial muchas acusaciones falsas, llegando a decir que estamos ansiosos de afianzarnos en la Marina Mercante, son totalmente falsas estas declaraciones y lo único que pretenden es defender a cal y canto un corporativismo de los que afortunadamente en nuestro país cada vez quedan menos.

Es penoso y degradante leer en todas las notas de prensa del COMME, que uno de los más graves problemas que tiene la Marina Mercante en estos momentos es el intrusismo profesional.

Los mal llamados Licenciados Superiores por qué no tratan de analizar a fondo lo siguiente: ¿No es verdad que nos estamos quedando sin Marina Mercante? ¿Por qué no somos capaces de competir con las flotas mercantes del resto de Europa? ¿Por qué no se hace de una vez el Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas aplicando los criterios que hay en Europa? ¿Por qué el 90% de Licenciados Superiores de Puente y Máquinas al año de estar navegando pretenden dejar los barcos y ocupar puestos de Ingenieros y similares (sin que nadie les esté llamando intrusos)?

Por favor, señores «Titulados Superiores» seamos un poco más serios y digamos en todo momento la verdad.

Es cierto y reconocemos que en estos momentos está en profunda crisis

nuestra Marina Mercante (los armadores tienen mucho que decir) y sin embargo está en otra situación la flota pesquera y las pretensiones que estos señores tienen, es acapararlo todo, Pesca, Vigilancia Aduanera, Vigilancia Marisquera y Pesquera, etc., y encima tienen la osadía de hablar de intrusismo, es muy cómodo pasar a mandar modernos congeladores, enviando a los Náutico-Pesqueros a la chatarra del sector, ahí sí sabemos no vais a embarcar porque difícilmente os mantendríais de pie en cubierta la mayoría de los «Licenciados Superiores» y en especial los de «Secano» que dirigen ciertas áreas de la Administración Marítima.

En principio, los Náutico-Pesqueros en su gran mayoría somos gente de mar, de las riberas y comenzamos remando o cinglando en un bote a muy corta edad con la formación básica de E.G.B. y en muchos casos con BUP, eligiendo como campo de trabajo el mar, formándonos en las distintas especialidades y categorías en los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros y Escuelas Náutico-Pesqueras, alternando los estudios con los periodos de embarque, siendo este período de formación de cinco o seis años para alcanzar la titulación de Capitán de Pesca o Mecánico Naval Mayor. Si nuestros profesores son de «su rama», no llegamos a comprender como continuamente nos están descalificando, llevándonos incluso a los Tribunales, el último presentado ante la Audiencia Nacional por el embarque de Náutico-Pesqueros en la Marina Mercante, cuya respuesta ha sido clara y contundente contra las pretensiones, para ello aprovecharon que el Director General de la Marina Mercante es el ex-Secretario General del COMME.

Con el deseo de no confundir a los compañeros y demás lectores una vez más deseamos decir la verdad. Lo que nosotros defendemos, entre otros, es el Convenio STCW-78 OMI, Convenio Internacional, que es el único instrumento legal que resolverá definitivamente la situación de los Náuticos-Pesqueros con la Marina Mercante, además es imprescindible nuestra homologación con nuestro homólogos europeos, básicamente en competencia y dejar de una vez todo tipo de enfrentamientos sectoriales y personales, dado que juntos tenemos que convivir en el «Charco» y lo que ya está vigente en los países de la CEE se puede mejorar en el nuestro, pero nunca pretender anular y pasar a ser un país del Tercer Mundo para quedarse uno pocos con el Reino de Taifas.

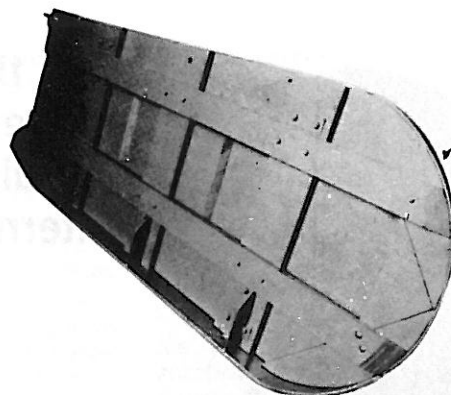
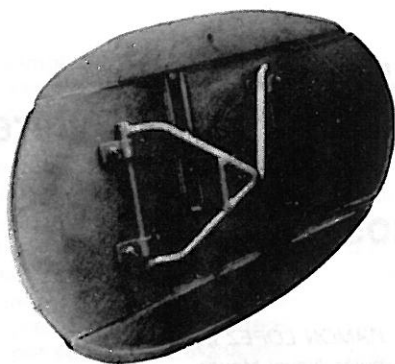
Considero muy importante la asistencia de los Náuticos-Pesqueros a las Primeras Jornadas sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, que próximamente se desarrollarán en Vigo, con profesores y técnicos especializados, incluso de la CEE, quienes disertarán e informarán del papel que los Náuticos-Pesqueros desempeñan en las flotas europeas, se conocerá en su justa dimensión la proyección del colectivo Náutico-Pesquero.

Aprovechando esta oportunidad de escribir en nuestra revista profesional, una vez más, pedimos al I.S.M. en nombre del sector pesquero y de la Marina Mercante de San Ciprián, de la gran necesidad que tenemos de una Casa del Mar, la única que queda por hacer en los puertos de la Mariña lucense, a pesar de venirnos prometiendo continuamente durante más de diez años dicho centro social que con ilusión todos esperamos.

TALLERES EL RINCON

CONSTRUCCION Y REPARACION DE PUERTAS DE ARRASTRE

Manuel Rubianes Martínez

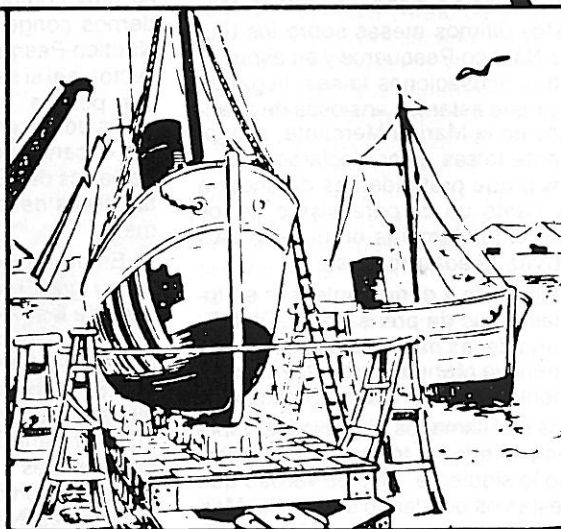


Carretera del Rincón, 116
Teléfono: 27 60 63

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Nuevos Servicios

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



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

T
A
L
L
E
R



Talleres Medin

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



¿Nos llegó la hora?

Por DOÑA PILAR CALVO GALINDO

Profesora del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Estrecho

Cuando empiezo a escribir estas líneas me acaba de llegar la noticia de la próxima celebración de la «Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras» organizadas por AETINAPE. Ante esta noticia, mi reacción inmediata es de alegrarme porque, por fin, un grupo de personas se esté tomando el suficiente trabajo y molestias tratando de reunir en un foro común a todos aquellos sectores implicados en esta reforma, con la esperanza de que sirva de acicate e impulso para todos.

Pero, por otro lado, al darle un repaso a los temas que allí se tratarán mi reacción es de perplejidad: ¿será posible que después de tantos años estemos tratando siempre los mismos y viejos problemas? No nos cabe siquiera el consuelo de pensar que avanzamos, que se presentan nuevas situaciones a las que hay que hacer frente, no, son siempre los mismos problemas, a los que nunca se les dan soluciones.

Ante esta situación, muchos nos hacemos algunas preguntas: ¿Qué pasa con el sector Náutico-Pesquero que ningún Gobierno ha tenido la voluntad política de afrontar su estructuración y puesta al día como una tarea prioritaria? ¿Por qué las propuestas y soluciones dadas durante muchos años por diversos sectores son ignoradas, o cuanto menos, olvidadas en un cajón? ¿Para qué sirvieron los resultados de aquel trabajo de investigación encargado por

la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras a un equipo de sociólogos? Todas estas preguntas no tienen una contestación lógica, máxime cuando la mayoría de los sectores implicados están de acuerdo con las líneas maestras a seguir.

Examinemos, pues, algunas de las medidas que, en mi opinión, resultan básicas para salir del atolladero en que estamos inmersos, y los problemas a los que darían respuesta:

—Actualización de los programas e inclusión de nuevas asignaturas o especialidades acordes con el estado actual del desarrollo tecnológico. Este tipo de enseñanzas debe responder no sólo a la adecuada actualización del profesional, sino también a proporcionarle la suficiente base como para ser capaz de ir asimilando los cambios que, cada vez más rápidamente, se producen en el cambio tecnológico. De esta necesidad, ligada a la incorporación de nuestro país a la Comunidad Económica Europea, se viene hablando largo y tendido desde mucho antes de nuestra incorporación a la Comunidad, ya estamos en ella, pronto nuestros titulados podrán contratarse libremente en buques de otros países europeos. ¿Se seguirá hablando entonces de la necesidad de la actualización?

—Creación de la figura del «Alumno Náutico-Pesquero» para la realización de las prácticas de mar exigidas en las diferentes titulaciones. La creación de esta figura podría eliminar tres problemas, a saber:

a) El déficit en titulaciones superiores, producido por la dificultad para cumplir los días de mar exigidos.

b) La inadecuación real entre el puesto de trabajo que ocupa el alumno y el que podrá ocupar cuando ob-

tenga la titulación correspondiente.

c) La absurda competencia en el mismo mercado de trabajo con los demás profesionales del sector. En efecto, no parece justo que los alumnos que pretenden realizar sus prácticas de mar tengan que competir con otras personas que están buscando un puesto de trabajo.

—Reestructuración profunda de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, abarcando todos los niveles de la vida a bordo. En esta reforma habría que tener en cuenta los siguientes aspectos:

a) Homologación de titulaciones académicas con las de Educación y Ciencia.

b) Coordinación con el proceso actual de reforma de las Enseñanzas Medias.

c) Implantación del 3.º grado de la F.P. (equivalente al nivel académico de diplomado universitario), tanto para las especialidades de Puente como para las de Máquinas y su inclusión en la reforma universitaria, actualmente en proceso de elaboración.

d) Exigencia, a partir de un cierto nivel de titulación, de alguna titulación mínima que permita suponer la existencia de unos conocimientos básicos adecuados.

Por último, es de resaltar que cualquier tipo de reforma de nuestras enseñanzas, ha de venir acompañada por la correspondiente del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas, desfasado desde hace ya mucho tiempo.

Esperemos que por fin haya llegado la hora para las soluciones en las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, y entre todos consigamos lo que es deseo de todos: su eficacia y dignificación.



Los Planetarios

Por D. JESUS MORENO SANZ

Profesor del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Pasajes

El «Planetario» es la representación artificial del Universo. Su nombre procede de que en un principio solamente se representaba el sistema planetario, pero más tarde, al representarse también las estrellas fijas, pasó a denominarse «Estelario telúrico». No obstante, el nombre que ha perdurado es el de «Planetario».

El cielo estrellado ha interesado al hombre desde la antigüedad. Para él, todo cuanto acontecía en el firmamento era expresión de un poder sobrenatural que influía sobre su vida, este pensamiento dio lugar a la astrología. El Sol daba calor y vida, por ello se le erigió como Dios. Después con el paso y conocimiento de las figuras que entre sí formaban las estrellas, aprendió a medir el tiempo. Cuando una de estas formas estelares, llamadas constelaciones, aparecía en los tiempos más lluviosos, recibió el nombre de Acuario, se pensaba que era el Dios que hacía vaciar los cántaros sobre los campos y praderas.

Los babilonios nos dejaron los nombres de todas las figuras del zodiaco en el plano del sistema solar, por donde orbitan los nueve planetas. Se denomina zodiaco, ya que la mayoría de las constelaciones tienen nombre de animales, estas son: Aries, Tauro, Geminis, Cáncer, Leo, Virgo, Libra, Escorpio, Sagitario, Capricornio, Acuario y Piscis. Estas constelaciones unen los dos hemisferios y corresponden al plano de la eclíptica u órbita solar aparente, que forma un ángulo de $23^{\circ} 27'$, con el

ecuador celeste.

Las primeras representaciones del firmamento se realizaron en globos celestes. El inconveniente de ellos es que el observador ve el cielo no con aspecto natural, sino desde «el exterior».

Ha sido este siglo el que se ha reservado el honor de crear el aparato que permitirá al hombre proyectar en una bóveda la representación del firmamento. Viviremos así la impresión del cielo estrellado real, no sintiendo en la cúpula oscurecida la limitación espacial del cielo.

Un planetario se compone de una sala circular en cuyo centro se encuentra el aparato de proyección. El situa-

do en el Instituto Politécnico de Pasajes consta de una cúpula de 8 metros de diámetro con capacidad para unas 60 personas, proporciona la imagen de un cielo estrellado mediante 31 proyectores permitiendo observar estrellas de incluso magnitud 6.

Los planos donde van registradas las estrellas se hallan en sitio fijo y son realmente hojas metálicas, puesto que las diapositivas con el calor se quemarían. La repartición correcta de las estrellas en los proyectores fue realizada mediante fotografías del cielo. Así podemos admirar unas 5.000 estrellas fijas, las nebulosas de Orión y Andrómeda, el Cúmulo abierto de Praesepe, etc.

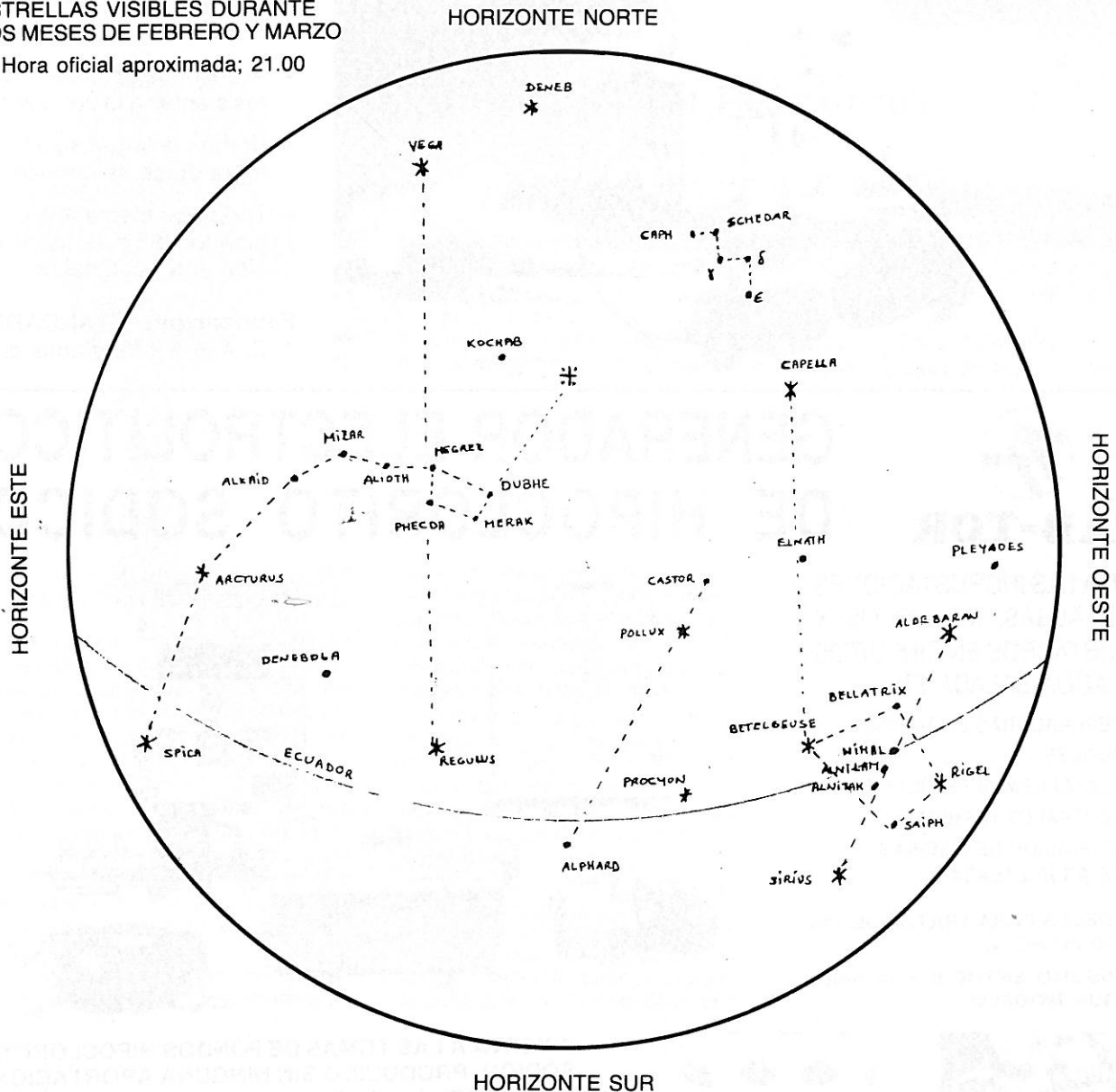
Si levantamos la vista dentro del planetario, veremos la grandiosidad del espacio en forma de cúpula negra punteada por innumerables lucecitas, unas más brillantes, otras centelleantes, otras casi imperceptibles tal como lo veían los babilónicos, los árabes y los griegos. La bóveda aparecerá cruzada de norte a sur por una amplia franja, la Vía Láctea, nuestro particular universo, del cual el Sol es una más de las cientos de miles de estrellas que lo componen. A este y oeste las estrellas aparecen más separadas, y entre ellas negras tinieblas evidenciando distancias insondables de un espacio cuyo fin no podemos imaginar.

Al llegar el invierno, por el este nos aparece la constelación de Orión. Dice la leyenda que era un cazador muy alto y dotado de una fuerza extraordinaria, hasta el punto de que cuando él soplabla las plantas eran tronchadas y arrancadas de raíz, las fuentes se secaban y los hombres huían presos de pánico. Una tarde estando Orión tocando la flauta sus melodías atraeron los pasos de una sacerdotisa, Liada, muy experimentada en las artes del amor. Deslumbrada por la varonil belleza de



ESTRELLAS VISIBLES DURANTE
LOS MESES DE FEBRERO Y MARZO

Hora oficial aproximada; 21.00



Orión trató de atraerlo y al no conseguirlo recurrió a su magia haciéndolo desaparecer de la Tierra. En ese mismo instante aparecían en el cielo unas nuevas estrellas, la constelación de Orión. El fiel perro del cazador, llamado Sirius, permaneció vagando por la tierra hasta que las divinidades compadecidas de él le transformaron en estrella. Sirius sigue a Orión, representando la fidelidad de aquel perro, eternamente a través de los caminos del cielo.

ALGUNAS ESTRELLAS VISIBLES EN ESTA EPOCA

En el NW se halla la Osa Mayor cuya lanza apunta hacia arriba y hacia la izquierda.

Arcturus domina el cielo occidental, mientras que por el Este acaba de salir el gran cuadrilátero de Pegaso.

Casi encima de nuestras cabezas encontramos el «triángulo del verano», isósceles, en cuyo vértice inferior —apuntando hacia el Sur— está Altair. El vértice izquierdo superior formado por Deneb y el derecho por Vega.

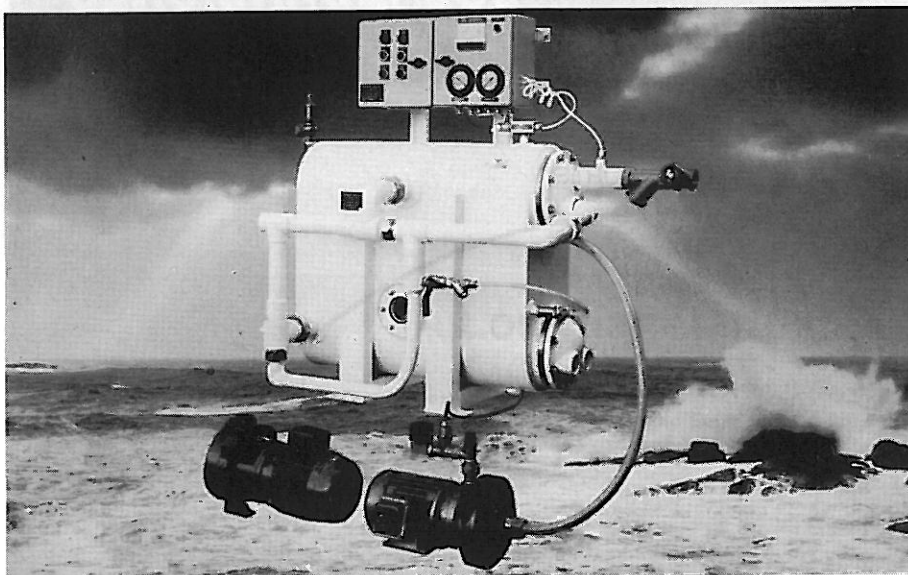
Entre Vega y Arcturus vemos a Hércules y la Corona Boreal. Y en la zona NE la constelación de Cassiopea con su forma de W.

Lo descrito hasta aquí es una pe-

queña muestra de las infinitas maravillas del Universo. Y todo ello puede ponerse a nuestro alcance tanto en una noche limpia estival como visitando un planetario, para de este modo coincidir con el poeta:

*«Cuando miro de noche en el fondo oscuro del cielo,
las estrellas temblar, como ardiente pupilas de fuego,
me parece posible
subir en un vuelo
y anegarme en su luz, y con ellas
en lumbre encendido
fundirme en un beso,
pues es tanta la grandeza que veo
que indudablemente yo,
llevo algo divino aquí dentro».*

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



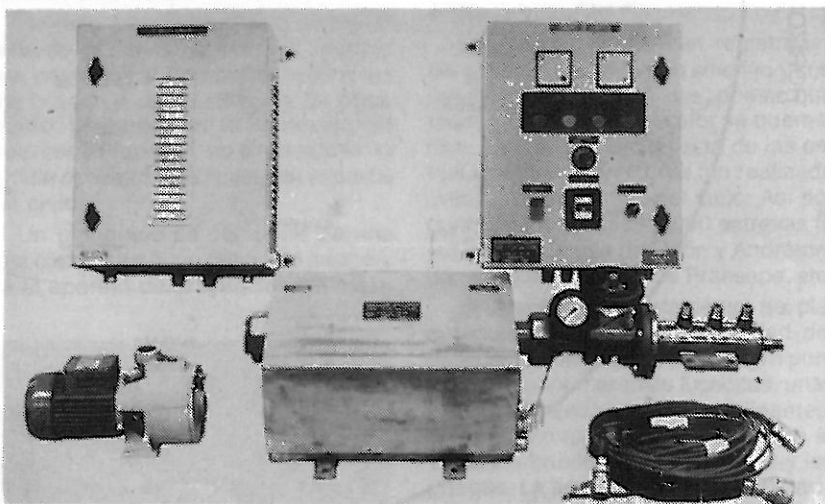
GENERADOR ELECTROLITICO DE HIPOCLORITO SODICO

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

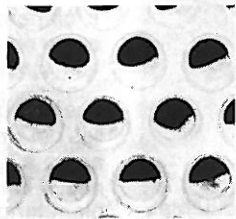
- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIFERAS
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

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



¿Qué es Onda Pesquera?

Por D. JESUS FERREIRO
Director de Onda Pesquera Ser

En muchas ocasiones, y distintos compañeros de diferentes medios informativos, cuando han iniciado alguna entrevista o reportaje sobre nuestro programa, lo ha hecho casi todos con la misma pregunta: Realmente, ¿qué es Onda Pesquera?

Naturalmente no hemos podido siempre contestar con la misma respuesta, ya que las preguntas correspondían a diferentes etapas del programa, y éste realmente ha cambiado mucho desde su iniciación, allá por el año 1980.

«Onda Pesquera Ser» iniciaba su modesta singladura hace ahora siete años, siendo sólo un programa local, que emitíamos cada día, de seis a ocho de la tarde, a través de Radio San Sebastián.

El programa comenzó como un servicio público para la gran familia del mar, siendo realmente un espacio ofrecido para que los familiares y amigos de los hombres que se encontraban en alta mar recibiesen el saludo desde tierra, a través de las cartas y tarjetas postales que nos enviaban al programa.

Poco tiempo después, los hombres a los que iban dirigidos los mensajes y los discos dedicados, comenzaron a llamarnos desde sus barcos y nos contaban las cosas que estaban sucediendo en alta mar. Gracias a estas llamadas, nuestro programa ha podido ofrecer, y casi continuamente lo estamos haciendo, grandes exclusivas mundiales que han sido repetidas en numero-

sas ocasiones por los medios de comunicación más importantes del mundo.

Es verdaderamente difícil, por lo menos para mí, destacar aquí la noticia más importante que en primicia mundial ha ofrecido nuestro programa, pero si tengo que elegir varias, mencionaría por ejemplo, la noticia del secuestro del trasatlántico «Aquille Lauro», en cuyas fechas recibíamos en Onda Pesquera Ser más de mil setecientas llamadas de los medios informativos de todo el mundo, que, durante 48 horas tuvieron prácticamente bloqueadas las líneas telefónicas de Radio San Sebastián, hasta tal punto que tuvimos que contratar personal de habla inglesa, para que nos ayudasen a informar a los medios de comunicación que nos llamaban desde todas partes del mundo.

Hasta tal punto fue importante nuestra labor, que las embajadas de Estados Unidos, Italia, Francia y Canadá solicitaron también nuestras informaciones para saber en todo momento lo que estaba sucediendo a bordo del barco secuestrado.

Otra de las informaciones fue la primicia de la caída al mar de un avión Jumbo de la «Air India», al sur de Irlanda, noticia que casi podíamos haber ofrecido en directo, pues pudimos captar el mensaje del Capitán de un buque mercante que estaba viendo caer al mar al avión envuelto en llamas, tras haber sufrido una explosión en el aire.

De estas informaciones, nos solicitaron días más tarde unos certificados de las mismas a través de las embajadas de la India y Canadá, con el fin de unir nuestras informaciones al sumario abierto por este accidente en el que murieron todos los ocupantes del avión.

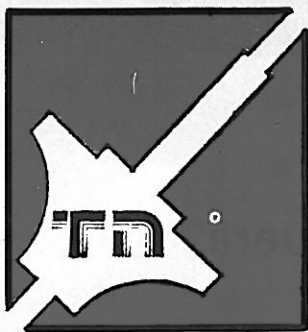
Otra de las informaciones importantes, y tal vez la más comprometida, fue cuando anunciamos que el Capitán del petrolero «Izarra» iba a ser condenado a muerte en el juicio a celebrar en Nigeria, bajo la acusación de contrabando de petróleo; fue una noticia que impactó muchísimo a nivel nacional, y por la cual tuvimos algunos problemas, ya que el Gobierno español, a través de la oficina de información diplomática se encargó inmediatamente de desmentir-

nos, teniendo que retractarse ellos mismos meses más tarde al confirmarse la noticia adelantada por Onda Pesquera Ser.

Sin embargo, y a pesar de que la información procedente de la mar es la base de nuestro programa actual, yo personalmente estoy más satisfecho, personal y profesionalmente, de la respuesta que cada día obtenemos de nuestros oyentes, con los cuales formamos una gran familia, que ha hecho posible la realización de «pequeños milagros», como por ejemplo, varias recaudaciones económicas que han superado en total más de 25 millones de pesetas y que se han invertido en ayudar a huérfanos y viudas de hombres fallecidos en la mar, o en pagar multas impuestas por otros países, donde los barcos y sus tripulaciones se encontraban detenidos varios meses, hasta que nuestro programa intervenía, reuniendo el dinero, pagando las multas y consiguiendo la libertad de los barcos y las tripulaciones.

No quiero dejar de decir que Onda Pesquera Ser es el primer programa radiofónico, a nivel mundial, que se dedica exclusivamente al mundo de la mar, y que distintos profesionales de diversas cadenas radiofónicas de Francia, Brasil, Argentina, Irlanda, etc., nos han visitado para pedirnos consejo y ayuda con el fin de poner en marcha en sus países un programa parecido a nuestra Onda Pesquera Ser.

A vosotros, queridos compañeros de la Ser, no tengo que deciros que el nombre de nuestra empresa es citado, casi constantemente, en los más importantes medios de difusión mundial, al hablar de las noticias importantes de la mar y citar a Onda Pesquera, en cuyos humildes estudios situados en una pequeña habitación de Radio San Sebastián, hemos tenido el orgullo de recibir a enviados especiales de las más importantes cadenas de televisión americanas, y de los rotativos de mayor tirada, que se han interesado en contar a sus oyentes, lectores y telespectadores, la respuesta a una simple pregunta... realmente, ¿qué es Onda Pesquera?



TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

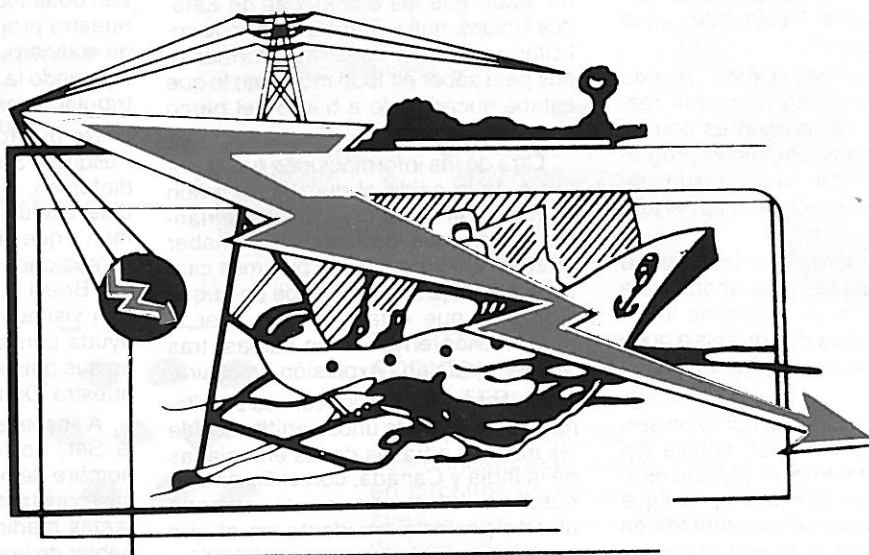
SERVICIO TURBOCOMPRESORES

Equilibrados estáticos y dinámicos

Soldaduras especiales.

Cayetana Manrique, 14. Teléfonos 27 46 74 - 27 49 28

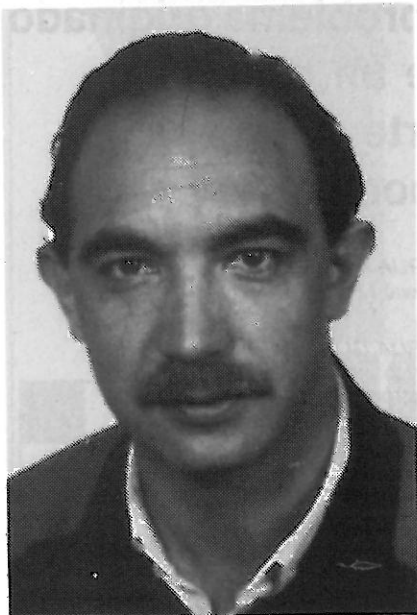
35010 LAS PALMAS DE G. CANARIA



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



El mar y la sanidad

Por D. JOSE LUIS SILVA MENDEZ
Médico y Patrón de Pesca de Altura

Existen una serie de enfermedades que con mayor frecuencia afectan a la gente del mar, si ésta es comparada con el resto de la población, pero son los traumatismos por accidente la causa más importante de la muerte a bordo.

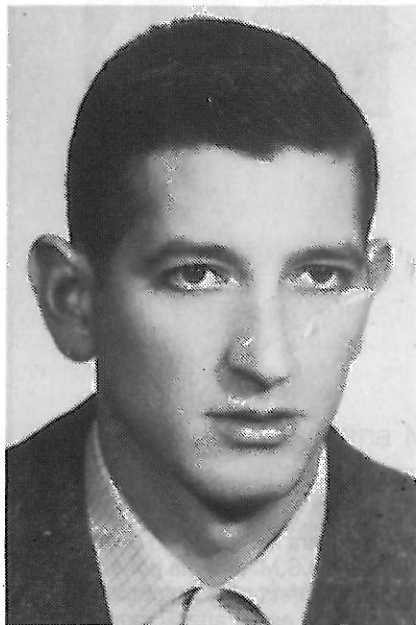
Entre las enfermedades que afectan a la gente del mar con mayor frecuencia destacan: Las enfermedades mentales y el suicidio. Existen varias razones para aducir esto, en primer lugar tenemos la tripulación del buque en su composición, conocido es cuanto mayor armonía exista entre los tripulantes menor será el riesgo de problemas de a bordo; algún tiempo atrás, los armadores y sus representantes embarcaban a sujetos con una incapacidad manifiesta de trabajo, alcohólicos, etc., esto repercutía negativamente en el resto de la tripulación, que tenían que realizar el trabajo de los antes mencionados, incluso a veces se daba la circunstancia de que estos sujetos que embarcaban a última hora tenían una gratificación de la cual carecían los restantes tripulantes que llevaban tiempo en el barco, todo esto llevaba a disputas y problemas a bordo con lesiones físicas, accidentes, etc. En segundo lugar están las enfermedades mentales de la gente del mar, dichas enfermedades parecen verse favorecidas por la especial circunstancia en la que vive el marino, es indudable que el barco es una comunidad cerrada, con poco espacio

para moverse, siempre las mismas caras, el mismo ambiente, y si a esto añadimos la cantidad de horas de trabajo, que supera con mucho cualquier reglamentación laboral lleva al marino a un agotamiento físico y psíquico que influye determinantemente en su comportamiento inclinándose la conducta hacia la agresividad. El alejamiento de la familia, parientes y amigos al cual se encuentra sometido el hombre del mar es una obsesión permanente, este alejamiento influye de forma distinta en las dos partes (familia y hombre del mar), la familia al quedar en tierra tiene que hacer frente a una serie de problemas cotidianos sin la ayuda del marino (padre, esposo, novio, etc.) conduciendo esto a una autosuficiencia, independencia y formas de comportamiento en las cuales no se incluye al ausente. En la otra parte se encuentra el hombre del mar, el cual observa toda esta serie de cambios efectuados durante su ausencia. ¿Cómo actuar? Sin duda es más fácil modificar el comportamiento de un individuo, que modificar el comportamiento de toda la familia, por esto cuando el marino llega a casa se encuentra a veces como un extraño, teniendo que «readaptarse» a la familia, existiendo a veces un período de readaptación cada vez que uno llega a casa. Este es un problema serio que puede llevar al individuo a una alteración que los médicos especialistas en el tema denominan «Síndrome de depresión del marino», con síntomas de falta de iniciativa, complejo de inferioridad, etc., si todo esto no es superable por el marino puede desencadenar en un refugio en el alcohol cerrando así todo un círculo

vicioso. Para la resolución de estos problemas el I.S.M. debería poner al alcance de los afectados, especialistas para resolver estas alteraciones.

Otro tema son las enfermedades infecciosas y accidentes ocurridos a bordo, desde las clásicas enfermedades venéreas, hasta las enfermedades epidémicas de algunos países, en los cuales recalca el barco. Hasta no hace mucho tiempo estas enfermedades podían conducir a la muerte del tripulante, hoy con la existencia del servicio médico permanente del Servicio de Medicina Marítima, se solucionan en parte estas enfermedades, pero la verdad es que es bastante difícil el diagnosticar una enfermedad por medio de la radiotelegrafía, es por esto que se deberían llevar médicos preparados a bordo para hacer la atención del enfermo de un forma directa. El parámetro para establecer el barco que tiene que llevar médico a bordo podría ser el número de tripulantes enrolados en el mismo.

Para finalizar y recalcar un poco en este tema diré que a los riesgos de accidentes que ocurren en el buque como centro de trabajo que es se debe añadir el de abordajes, naufragios, temporales, etc., los cuales llevan a una importante pérdida de vidas, invalideces permanentes y transitorias importantes. El doctor Piédrola Gil dijo que en los casos de accidentes sería necesario un nuevo sistema de declaración y valoración de los accidentes, con expresión de la causa de los mismos y la distancia en millas desde donde ocurre el accidente al puerto más próximo.



Posible solución del problema originado por enrollamiento de un cabo o un elemento del arte de pesca entre la hélice y la bocina

Por D. JUAN AIZPURUA CINCUNEGUI
Mecánico Naval Mayor

Colaborador:

D. IMANOL AIZPURUA GOBANTES
Ingeniero Técnico Industrial
Rama Electrónica



Este es un problema harto conocido que se da en las maniobras de buques con cabos de amarre, remolque, faenas de pesca, etc., especialmente en este tipo de buques en las operaciones de «largada» y «virada» de las artes.

Cuando se da la circunstancia de que la hélice ha «enganchado» un arte, es muy probable que éste se enrede en las palas de misma, en el codaste, en el eje del timón, o en cualquier elemento que sobresalga en el casco en las cercanías del propulsor, originando la disminución inmediata de las revoluciones, si no la parada casi instantánea del sistema de propulsión, siendo necesario en la mayoría de los

casos el ser remolcado por otro buque al lugar apropiado para poder desprender lo «enganchado», y proceder a la reparación de los daños que podrían haberse originado, tales como torsión o rotura de alguna de las palas de la hélice, avería del cierre de la bocina, daños en la transmisión, etc.

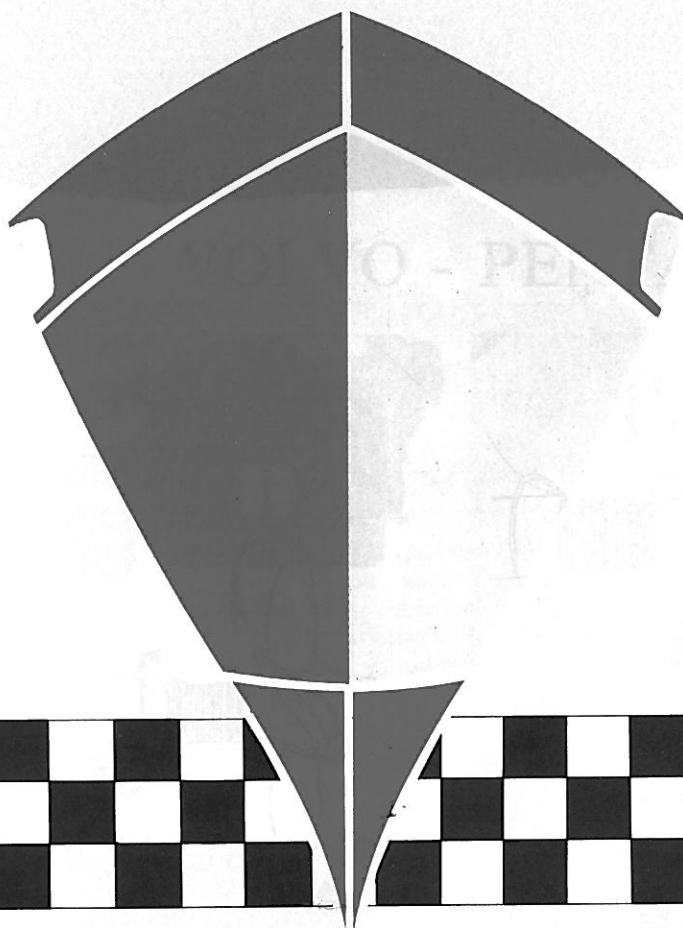
Aunque hoy día es ya costumbre que en muchos buques de pesca haya algún submarinista con suficiente capacidad y conocimientos como para poder desprender el elemento enganchado con utensilios de a bordo, puede darse el caso de que bien por el estado de la mar, por otras circunstancias que no permitan esta solución, nos veríamos en la necesidad de ser remolcados por otro buque, siendo en este caso mayor el perjuicio al tener que suspender las faenas el buque remolcado, si éste fuese de pesca como es habitual.

En la mayoría de los casos la parada de la transmisión por «enganche», suele ser debido a que el cabo, generalmente malleta de alambre, se enrolla en las palas al principio, para continuar en el núcleo de la hélice después, y seguir sobre el eje al descubierto, para al final enrollarse sobre el núcleo de la bocina y elementos fijos de los alrededores de ésta, produciéndose en este momento la inmovilización de la transmisión, dándose el caso en muchas ocasiones de romperse los tornillos de sujeción de la arandela de fijación, e incluso desplazar o arrancar las medias defensas de hierro que protegen el cierre de la bocina, introduciéndose cordón de acero deshilacha-

do de la malleta, o del cabo de manobra entre el eje de la hélice y el interior de la bocina, deteriorando o perforando el obturador elástico de retención de aceite en las bocinas de cierre hidráulico, siendo este último el problema más grave, pues de no contener la pérdida del aceite se produciría el vaciado del mismo, entrando posteriormente agua de mar a la bocina, produciéndose una avería que por fuerza originaría la forzosa arribada a puerto haciendo uso de cualquier medio, para su posterior entrada en dique o varadero para proceder a su reparación.

Por este último motivo vamos a proponer un sistema de fácil ejecución y económico por añadidura, que aunque no lograra evitar en todo momento la parada de la transmisión, (nos consta que en muchos casos según el tipo de cabo o elemento «enganchado» si lo evitaría), eliminaría este último problema anteriormente citado, y aunque moderados o a poca máquina pero siempre con sus propios medios acudir al lugar apropiado o necesario para proceder a solucionar el «problema».

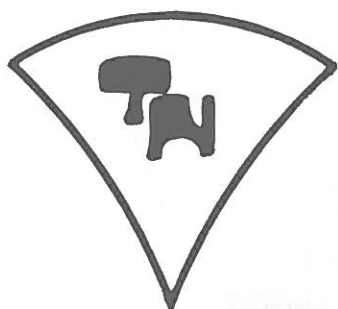
Este sistema consistiría en colocar sobre el eje lo más cerca de la bocina un disco en dos mitades, lo suficientemente firme, de diámetro igual al del exterior de la bocina, de contorno y figura apropiados para cada tipo y medida de bocina de cada buque, y de forma que no produzca ningún fenómeno de «rotura de líneas de agua», siendo su misión aparte de actuar de «defensa», la de hacer de «pared de rotación», de manera que si el núcleo de la hélice viniese bobinando cabo o malleta,



PINTURAS NAVALES

pinturas alemanas
meldorf

Carretera de Madrid, Km. 600
Teléfono 63 50 00-04 - LA CORUÑA



TECNASA

Técnicas Navales, S.A.

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

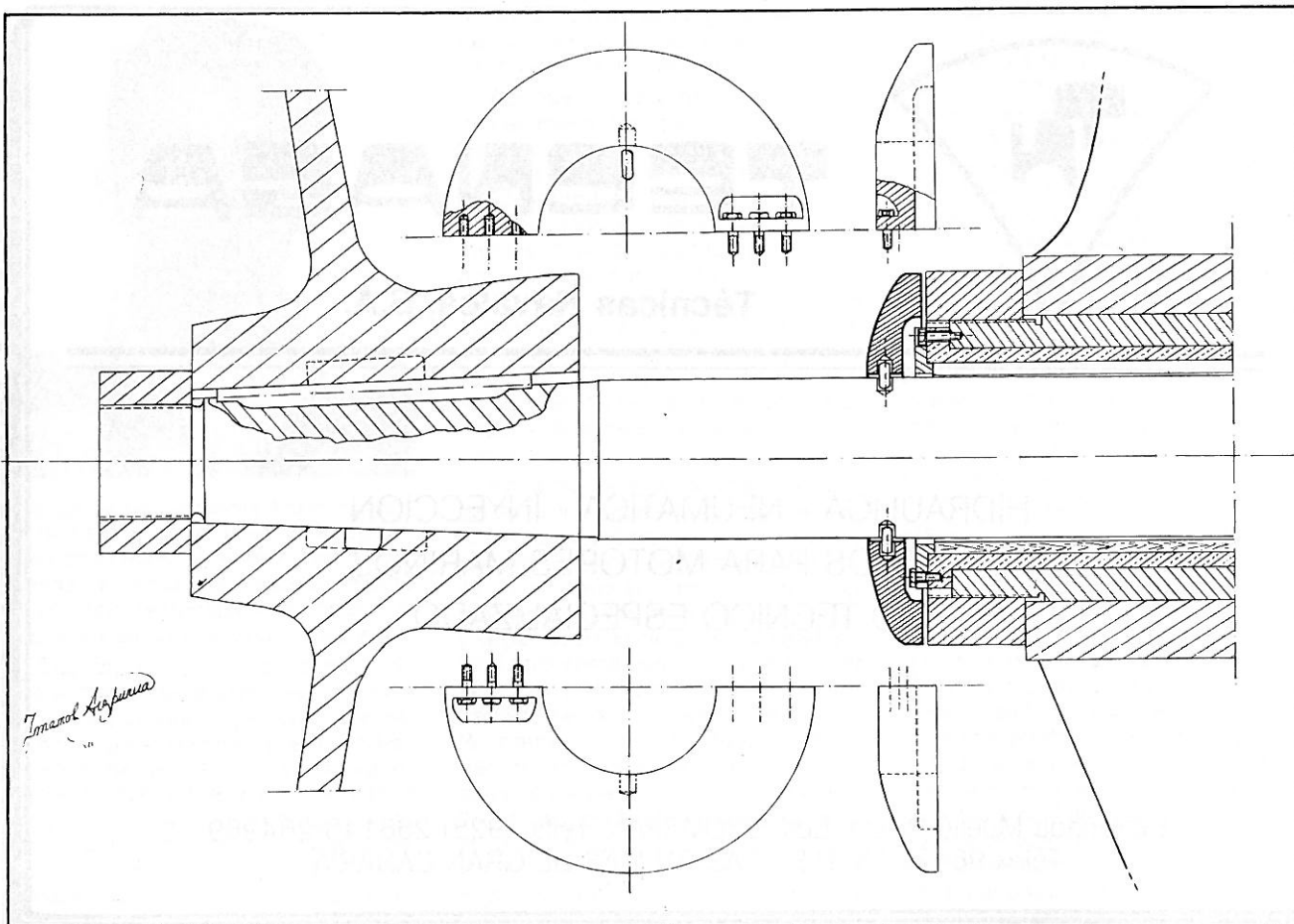
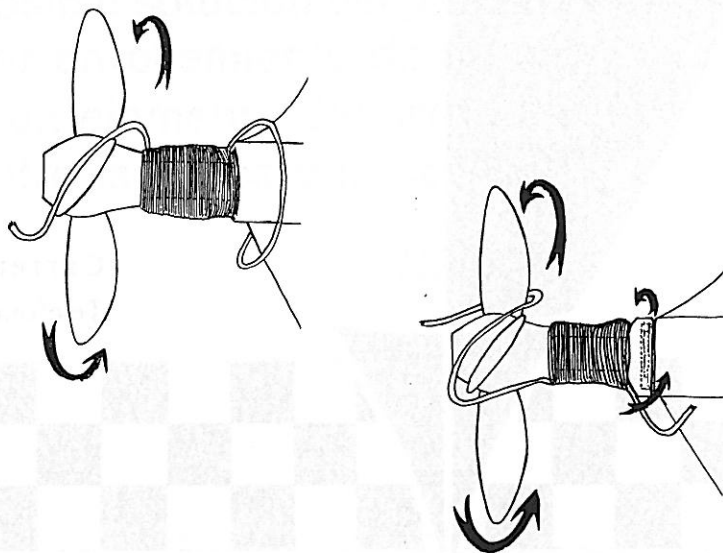
Explanada Muelle Rivera, Edif. SHOVISPAN. Telfs. (928) 268146-264969
Télex 96421 TNLP-E - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

COLABORACIONES

ésta continuaría bovinándose en el eje de cola, entre la hélice y la pared rotatoria, girando lo «enganchado» en forma de bobina; y si en el peor de los casos, ésta fuese demasiado grande, sería frenado por zonas de codaste alejadas de la bocina, sin que ésta sufra daño y se evitaría la avería anteriormente especificada.

Como puede apreciarse en el dibujo, este disco de dos piezas se puede fabricar con facilidad para cualquier tipo de bocina, hélice o eje, respetando en todo momento el montaje original, pues no necesita que se produzca ninguna reforma, sino todo lo contrario, elimina la función del sistema de defensa de hierro en «dos mitades», pues efectúa su trabajo.

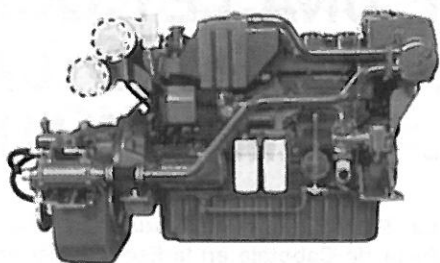
En la otra figura se puede apreciar la forma habitual que presenta el enrollamiento en los sistemas clásicos y la forma que quedaría en el que llevaría instalada la «pared rotatoria».



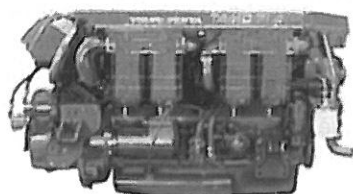
VOLVOMAR, S. A.

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO

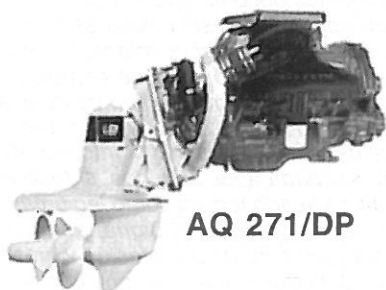
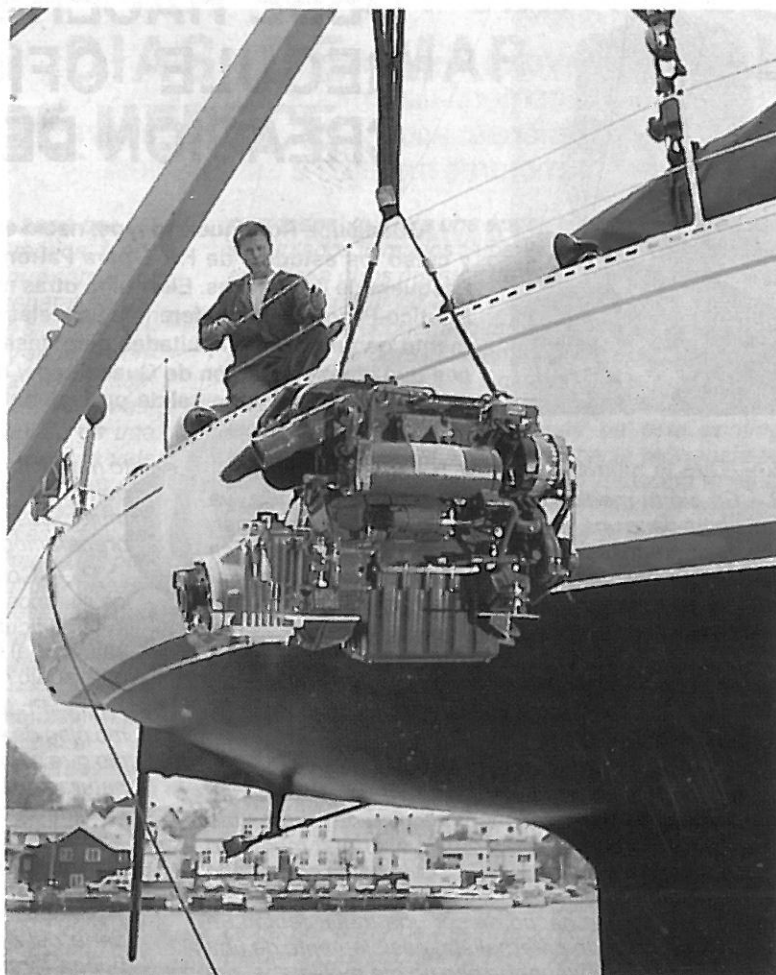
VOLVO - PENTA - CASTROL



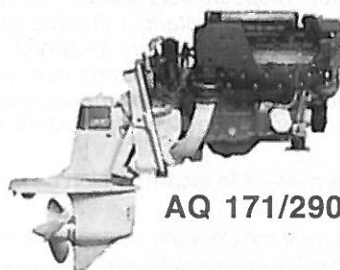
TAMD 121



TAMD 71



AQ 271/DP



AQ 171/290

**TODO LO RELACIONADO CON LOS MOTORES VOLVO PENTA
GRUPOS DE FUERZA Y MOTORES AUXILIARES MARINOS**

Domicilio Social:
C/ Benartemi, 15
Teléfono 22 36 57

PUERTO DE LA LUZ
35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



DEBE HACERSE UNA LEY QUE REGULE OFICIALMENTE LA CREACION DEL ALUMNO NAU-

Guadalupe Rodríguez Ydoipe, nació en Las Palmas de Gran Canaria hace 21 años y cursó los estudios de F.P.-2 para Patrón Mayor de Cabotaje en la Escuela Náutico-Pesquera de Las Palmas. Ella como otras mujeres que alcanzaron diversas titulaciones Náutico-Pesqueras en diferentes escuelas de nuestro país, se encuentra en este momento con muchas dificultades para desarrollar su profesión, por ello AETINAPE desea que la preocupación de Guadalupe y de otras compañeras en la misma situación, encuentren pronto una salida profesional con la dignidad que se merecen.

P.—¿Qué te motivó a estudiar Náutico-Pesquera?

R.—En cierta medida por influencia de mi familia, ya que mi padre tiene una vinculación con el mundo de la mar, y debo decir además que cuando empecé a tener relación con los temas del mundo marítimo-pesquero, ello me llevó casi de una manera definitiva a mi identificación con este sector.

P.—Durante esos cinco años en los que has cursado los estudios para Patrón Mayor de Cabotaje, ¿qué recuerdos tienes de la convivencia en la escuela con el resto de los compañeros?

R.—Un recuerdo francamente positivo; debo decir que la mayoría de mis compañeros, tanto de mi especialidad como de otras de las enseñanzas náutico-pesqueras me han tratado con todo respeto y desde el primer momento me han animado a seguir adelante; obviamente el trato con los profesores ha sido respetuoso, si bien entiendo yo que algunos por el simple hecho de ser una mujer tenían un trato hacia mí, un tanto paternalista, posiblemente de una manera inconsciente y aunque ello no me molestaba, me creaba un cierto complejo respecto del resto de mis compañeros, pero en su conjunto mi estancia durante estos cinco años en la Escuela Náutico-Pesquera ha servido entre otras cosas para estar más comprometida con todos los problemas que afectan a mi profesión y he alcanzado un alto grado de madurez en lo que a convivencia de este tipo se refiere.

P.—¿Qué opinión te merece la incorporación de la mujer al sector marítimo-pesquero?

R.—Creo que es un legítimo derecho por nuestra parte el afrontar este reto tan difícil en nuestro país, aunque existen dificultades de todo tipo, fundamentalmente por varias razones, primero y a mi juicio existe un viejo y grave problema de mentalización en el ámbito de la población marítima, hay un evidente rechazo hacia la mujer cuando ésta intenta incorporarse a los trabajos del mar, algo que hace años ha sido ya superado en los países de nuestro entorno, y es por lo que habría que comenzar cuanto antes una campaña de concienciación entre nuestras autoridades marítimas y todos los profesionales del mar, incluidos los armadores, para que el simple hecho de la presencia de una mujer en un barco se viera desde una perspectiva puramente profesional y humana. A esto hay que añadir además el grave problema de desempleo que afecta al ámbi-

to marítimo-pesquero, que hace todavía más difícil la competitividad en el puesto de trabajo entre un hombre y una mujer, casi siempre en beneficio del primero, aunque la preparación fuese superior en el caso de la mujer.

P.—¿Cómo ves el actual plan de estudios? ¿Conoceis los alumnos náutico-pesqueros y en especial los de Cabotaje las dificultades que vais a encontrar para que vuestro esfuerzo al final se vea compensado con un digno puesto de trabajo?

R.—Podría empezar por decir que ya de entrada el mismo plan de estudios está mal en general, yo creo, por ejemplo que se dedica más tiempo del necesario a ciertas asignaturas que a mi juicio son de interés secundario, que no son tan necesarias como otras, que en definitiva te van a ser prácticamente imprescindibles, cuando menos muy necesarias para desarrollar en el campo de trabajo de tu profesión con un alto grado de seguridad y conocimiento. Y por supuesto donde creo que se debiera de emplear gran parte del tiempo dedicado a estas enseñanzas para una buena formación es en las prácticas, que curiosamente, no es que empleemos poco tiempo o mucho, lo que ocurre es que no existen, siendo esta misma asignatura la que debe determinar el nivel de conocimientos que hayamos adquirido durante esos cinco años de estudios, o por lo que nos tienen durante este mismo tiempo de examen en examen, sin saber en definitiva por y para qué. Sinceramente creo que debe haber una mayor información de parte de quien corresponda a los alumnos, si todo el esfuerzo que allí están haciendo tendrá como legítimamente les pertenece una salida profesional digna, aunque en este momento los ataques a nuestra profesión y en especial a los titulados de Cabotaje crean desconcierto en muchos alumnos que comenzaron esta carrera con una gran ilusión, fundada en la información oficial que recibíamos y que ahora observan que son las mismas autoridades marítimas quienes dificultan el desarrollo de esta profesión.

Desgraciadamente la mayoría de los Alumnos Náutico-Pesqueros tenemos la sensación de que lo que estamos estudiando no nos vale para nada.

P.—Opinas que hay que dedicar más tiempo a las prácticas, ¿a tu juicio qué implica el que no existan como tú dices?

TICO-PESQUERO PARA QUE PUEDA DESARROLLAR SUS DIAS DE MAR CON LA DIGNIDAD QUE SE MERECE

R.—Bueno, la asignatura de navegación tiene por así decirlo dos vertientes: Por un lado, la parte teórica, y por otro la práctica, en cuanto a la parte teórica que comprende entre otros conocimientos técnicos en general de navegación, astronomía, cinemática, etc., lo que significa fundamentalmente el saber situarnos en la mar y llegar a donde se tiene previsto hacerlo. Y en cuanto a la parte práctica ésta implica el poder hacer uso real y desarrollar nuestros conocimientos teóricos, ahora bien, aquí surge una incongruencia a mi entender, por un lado, ¿de qué vale la teórica, sin el paralelismo lógico de la práctica en nuestra profesión? Desgraciadamente la generalidad de los alumnos tenemos la sensación de que lo que estamos estudiando no nos vale para nada. ¿Por qué? Porque las personas que estamos realizando esta especialidad necesitamos de esas prácticas para poder alcanzar ese título que nos ha costado cinco años de estudios. En definitiva podría decir la frase de que yo no entiendo nada.

Existe un viejo y grave problema de mentalización en la población marítima con un evidente rechazo hacia la mujer cuando ésta quiere incorporarse a los trabajos del mar.

P.—AETINAPE cree que este problema se paliaría con la creación del Alumno Náutico-Pesquero, ¿cuál es tu opinión?

R.—En efecto, se han olvidado de que existe un alumno en prácticas que debe de embarcar como tal, cada uno dentro de la especialidad para la que estudió y por consiguiente nos encontramos los alumnos al salir de las escuelas con que no hay unos cauces legales para llevar a cabo esas prácticas que se nos exigen para la obtención del correspondiente título, lo que se está haciendo actualmente con los alumnos Náutico-Pesqueros es anacrónico y vejatorio, ya que es un agravio comparativo con los alumnos de las Escuelas de Náutica, la forma en la que unos y otros realizan los días de mar. Por ello debe exigirse la creación de una ley que regule esta actividad vigente y viva desde hace tantos años, una ley que regule oficialmente al alumno Náutico-Pesquero para que éste pueda desarrollar sus días de navegación con toda la dignidad que el colectivo se merece.

Lo que se está haciendo actualmente con los Alumnos Náutico-Pesqueros es anacrónico y vejatorio, existiendo un agravio comparativo con los alumnos de las Escuelas de Náutica en la forma en que unos y otros realizan los días de mar.

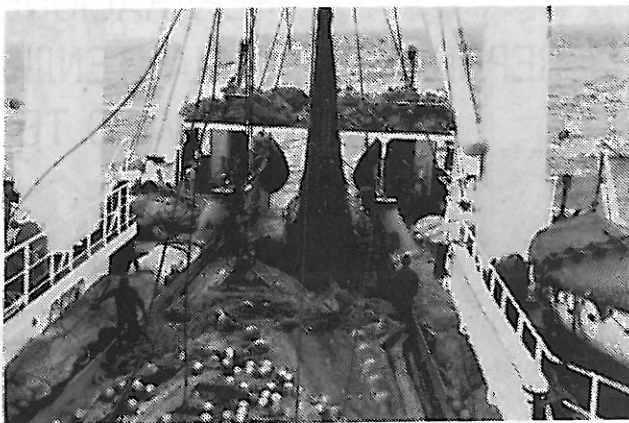
P.—¿Por qué crees que existe un acoso hacia los titulados de Cabotaje?

R.—Bueno, yo en realidad no podría decir exactamente el porqué, lo que sí puedo decir es que (y esto lo sabe-

mos todos) durante una época muy concreta (años 60-70) los titulados llamados Superiores tuvieron la posibilidad de acceder a otros puestos de trabajo en flotas de diferentes países, a partir de aquí y debido a la marcha en general del sistema económico-mundial este acceso se ha visto restringido progresivamente. Ahora bien, lo que me parece poco serio y valga la expresión, es el pretender ignorar que existen unas escuelas y que de ellas salen unos titulados, y que antes y después de esta contingencia económica-mundial a la que yo hacía referencia se trate de borrar de un plumazo la labor realizada en la Marina Mercante española por el colectivo Náutico-Pesquero. Creo en definitiva que aquí lo único que se baraja al margen de las dificultades de empleo (por si fuera poco) es única y exclusivamente un tema de gremios (gremialista), por parte de la Marina Mercante y sin lugar a dudas, nunca de capacidad profesional ya que esta última está más que demostrada, si es que hay que demostrar algo.

P.—¿Qué futuro le veis los alumnos Náutico-Pesqueros a esta situación en la que os veis tan implicados?

R.—A corto plazo, muy negro, si se hace caso omiso de nuestras reivindicaciones, las cuales creemos justas. A medio plazo, creo que si seguimos luchando y nos unimos todos en la defensa de nuestra profesión y de nuestra dignidad, conseguiremos concienciar e implicar a las personas y organismos responsables directos en esta problemática. A largo plazo, todo depende de cómo se reaccione por parte de nuestro colectivo en todo lo anteriormente expuesto, ahora bien, lo que sí puedo afirmar es que en el colectivo Náutico-Pesquero, estamos concienciados y dispuestos a llevar hasta las últimas consecuencias nuestras reivindicaciones para que éstas sean debidamente atendidas.



AETINAPE agradece la colaboración en esta entrevista al equipo directivo del programa de Radio Las Palmas de la Cadena Ser «Mar adentro».

SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

**SUMPESCA
S. Ltda.**

PROVISIONISTA DE BUQUES

MUELLE DE RIBERA, 9

TELF.: 27 84 36

LAS PALMAS



**TALLER MECANICO
MANUEL SILVA, S. A.**

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

REPARACIONES MECANICAS EN GENERAL
CALDERERIA, AJUSTE, ELECTRICIDAD

REPARACIONES FRIGORIFICAS

REPARACION Y MANTENIMIENTO A BORDO DE BUQUES
CON SERVICIO TECNICO PERMANENTE



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES

SISTEMA DE PESCA DE PALANGRE

SPEEDOLINE

REPRESENTANTES



**MOTEURS
BRUDOUIN**
DELEGACION
ASTURIAS



Sobre la formación de las gentes del mar

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

La formación de la juventud en sus grados intermedios, constituye una de las bases sobre las que asienta el desarrollo de un país. Cuanta más importancia se le dispense, tanto más se puede esperar de su futuro. De ahí el acierto de quienes promovieron la creación de las Escuelas de Formación Náutico-Pesquera para los navegantes.

No se encuentra muy claro que el hombre vale por lo que aparentemente sabe; pero sí lo está, que no es más beneficioso para el bien común quien con altos niveles de instrucción, convierte ésta en autosuficiencia como lastre para su empeño continuado. El que sabe lo imprescindible y lo transfiere, sin regatear esfuerzo propio, a su cotidiano quehacer es de superior utilidad que el ilustrado indolente y comodón. Llevando estos razonamientos sobre filosofía práctica de la vida laboral a nuestra profesión de marinos, bien está recordar las abundantes afirmaciones de cargos con alta responsabilidad en empresas del sector naval que, altamente satisfechos con el rendimiento de compañeros de nuestra formación, no regatean esfuerzos en proclamarlo.

Resulta doloroso lanzar locuciones acusatorias contra gentes de la misma actividad, pero la negación que nos hacen con terquedad manifiesta unos funcionarios provenientes de la Marina Civil, con acumulación de puestos en la Administración, llegando a ver únicamente un incordio en nuestro colecti-

vo, obliga necesariamente a una auto-defensa continuada.

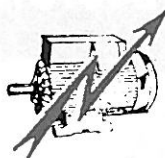
Para nada se tiene en cuenta, por semejantes detractores, nuestro historial avalado incluso por largos años de convivencia y subordinados. En abundantes casos tripulando buques de variado porte o actividad, donde han podido observarnos una total competencia como resultado de un temprano adiestramiento en barcos y talleres de iniciación básica. Ni el sacrificio que supuso una vida en común sobre las ondas del mar les dice nada, en su empeño de interponer barreras de corte clasista a las reformas que indefectiblemente se avecinan. Intentan incluso obstaculizar la decisión de unos gobernantes con serios compromisos políticos, empeñados en llevar a cabo acuciantes reformas de carácter económico social. Comprender de una manera sensata la renovación que países más desarrollados han efectuado ya con su

personal de mando para la marina, es mucho más juicioso que suscitar contenciosos alejados del buen sentido.

La vida de por sí es un continuo evolucionar hacia su mejor ordenación, aceptando un patrimonio común de experiencias en cada fase. Naturalmente esto supone reconocer unos hechos comprobados. Supone también, claro está, admitir los derechos de los demás. De ahí nuestra juiciosa disposición para un diálogo sin prejuicios entorpecedores, con predominio del buen sentido capaz de anular un indignante enunciado descalificatorio, como es el «Hay que acabar con ellos».

A nuestros recalcitrantes opositores con aprensiones de sabiduría quisiera terminar recordándoles un pensamiento del insigne moralista suizo Enrique Federico Amiel: «La sociedad reposa sobre tu conciencia y no sobre la ciencia».





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

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

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

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR

EVITA LAS INCRUSTACIONES
POR ALGAS, MOLUSCOS Y
CRUSTACEOS EN CIRCUITOS
DE AGUA SALADA EN:
• DEPURADORAS DE MARISCO
• BUQUES
• PLATAFORMAS PETROLIF.
• CENTRALES TERMICAS
• CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m.3 HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

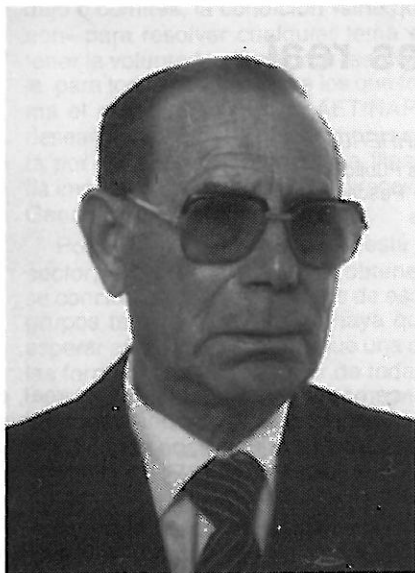
EFFECTOS NAVALES



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

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

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



Los Inspectores de Pesca de la Xunta y los de la Comunidad Europea

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca

Hace unos días se publicó por la Comisión de las Comunidades Europeas, la siguiente convocatoria: «Como consecuencia del acuerdo sobre política común europea de la pesca hay puestos disponibles para los (m/f) Inspectores de Pesca, que controlen el trabajo de los inspectores nacionales en los puertos, en el mar y en el aire.

Los candidatos deberán tener entre 25 y 40 años; poseer al menos un certificado limitado de competencia como comandante de un barco de pesca o un diploma de oficial de puente de la Marina Mercante o de la Armada; ser nacional de uno de los Estados miembros; tener un buen conocimiento de una de las lenguas comunitarias y un conocimiento satisfactorio de una segunda lengua; estar en buenas condiciones físicas; estar dispuesto a trabajar en Bruselas y pasar al menos el 50% del tiempo haciendo inspecciones en cualquier Estado miembro; conocer las actividades y métodos de pesca, así como su legislación y aplicación en materia de conservación de recursos; conocer la organización de mercados de productos de la pesca.

El sueldo y las condiciones de trabajo estarán relacionadas con la importancia que tengan estos puestos para la Comisión y se comunicarán a los candidatos seleccionados para una entrevista.

Se ruega a las personas interesadas envíen su «curriculum vitae» detallado a la siguiente dirección mencionando la referencia COM/1/FISP:

Comisión des Communautés Européennes, Division Recrutement. Rue de la Loi, 200, B-1.049 - Bruxelles.

La fecha límite de presentación de las candidaturas es el 30-9-87.

También hace tiempo, (para ser más exacto, en el Boletín Oficial de Galicia n.º 24, del jueves 5 de febrero de 1987); una Orden del 20 de enero de 1987, se convocan pruebas selectivas para cubrir mediante nombramiento de funcionarios interinos grupo B, cuatro plazas vacantes de Inspectores de la

y no digamos los de un Capitán de Pesca; pero los titulados Náutico-Pesqueros no tienen titulación de grado medio o superior y por lo tanto, a esas oposiciones sólo pudieron presentarse tanto «Marino de Secano» como hay por ahí, y ante el miedo de que los titulados Náutico-Pesqueros —si pudiesen presentarse a esas oposiciones— se llevaran esas plazas por tener conocimientos muy superiores en pesca a los Marineros Mercantes, había que buscar un medio para que no pudiesen opositar; para ello tienen sus compañeros y amigos en la Xunta.

Pero en la Comisión Europea no está el COMME y sus amigos, ni tiene jurisdicción el Director General de la Marina Mercante y lo que piden es Técnicos de Pesca, pues comandante de un barco de pesca puede ser un Patrón de Pesca de Litoral de 1.ª Clase, un Patrón de Pesca de Altura o un Capitán de Pesca, y los Inspectores Comunitarios están para controlar el trabajo de los Inspectores Nacionales en los puertos, en el mar y en el aire.

Pudiera darse el caso de que un Inspector de Pesca Comunitario, que opusiera a ese puesto siendo Patrón de Pesca de Litoral de 1.ª Clase, tuviese que decirle a un Inspector de la Xunta, que un «fodón» no es una «faneca».

En el momento de redactar estas líneas se procede a un cambio de Gobierno en la Xunta de Galicia, y espero que las nuevas autoridades de la Consellería de Pesca sean más eficaces y pragmáticas y no se olviden que el colectivo Náutico-Pesquero es quien representa y defiende con dignidad nuestra flota pesquera por todos los mares del mundo, ya que el equipo saliente de dicha Consellería no fue capaz de dar soluciones al sector, sino que consiguieron un grave retroceso en el ámbito marítimo-pesquero gallego.



Consellería de Pesca y Cultivos Marinos.

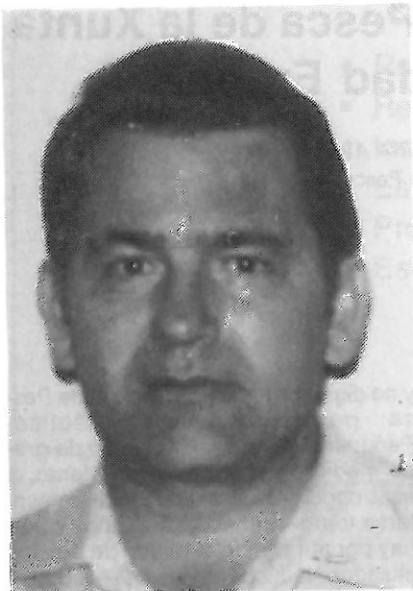
Condiciones de los aspirantes: a) Ser español. b) Tener cumplidos 18 años. c) Tener titulación de grado medio o superior.

Méritos. El tribunal apreciará en los aspirantes los méritos siguientes:

a) Curriculum vitae. Valoración: 0 a 1,5 puntos.

b) Otras titulaciones. Valoración 0 a 1,5 puntos.

Las pruebas de conocimientos teóricos son más o menos las de un Patrón de Litoral de 1.ª Clase, inferiores a las de un Patrón de Pesca de Altura



Hacer legal lo que es real

Por D. ARISTIDES DE FEZ MARRERO
I.T. Naval, I.T. Industrial, I.T. Obras Públicas
ex-Asesor de la Consejería de Pesca
de la Junta de Canarias

Hace unos meses escribí en la revista AETINAPE refiriéndome a hechos y circunstancias que concurren en la situación planteada a los marinos técnicos procedentes de las escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, traté de dar énfasis a la profesionalidad y a la formación práctica, características del ser marino —que el ser de la flota pesquera, de cabotaje o mercante son apellidos artificiales, un tanto al fin—, ya que al menos el mar es común para todos, y la ola y el viento no preguntan qué título es el que tiene el que va en el puente o el que va en la máquina, que no hay mayor diferencia de oficios entre ser un Patrón o Capitán de arrastrero congelador o ser Capitán de un atunero cerquero congelador o ser Patrón de un palangrero (por ejemplo), que entre éstos y el Capitán de cualquier mercante de tipo medio, aparte de un cúmulo de funciones y responsabilidades administrativas, los cuatro navegan, pero el cuarto no pesca, me parece más romántico, más bonito y más marino, si cabe el estar en flotas de pesca, es también incomparablemente más duro y más difícil; si no recuerdo mal, el trayecto de Las Palmas-Singapur es de lo más larguito que se despacha hoy en tráficos, y son treinta días de mar, cualquier arrastrero del Sahara está como mínimo el doble, la pesca más o menos industrial es la única actividad que le resta al ser humano retando abiertamente a otras especies, es cierto que la tecnología ha

avanzado de tal forma que parte del romanticismo se ha perdido y es cierto que los cultivos marinos se han desarrollado para la estabulación de los peces, pero es indudable que cada vez que salimos para una marea es un nuevo reto y que hay pescas como la del atún a caña que conserva la mayor parte del encanto y la emoción de la antigua cacería.

Abogaba ya entonces por el acceso directo de los titulados de Náutico-Pesquera a las escuelas de la Marina Civil, al considerar que la F.P.-2 da acceso directo a estudios superiores del mismo o similar tipo de los cursados. Decía que la solución a los problemas vendría dada con una reorganización de la operatividad de unos títulos en los que se habrá de tener en cuenta las normas en otros países de la CEE y ter-

ceros, y hacer legal lo que es real, el ejercicio de las funciones que se han estado llevando a cabo por titulados de Formación Náutico-Pesquera.

Ahora al leer los acuerdos tomados como resultado del debate entre la Dirección General de la Marina Mercante y AETINAPE, me parece positivo el que se creen grupos de trabajo mixtos y paritarios para un examen serio, por una parte del Convenio Internacional «STCW-78» y para extraer las pertinentes conclusiones para el deslinde de atribuciones, y por otra parte, del tratamiento a la lista de titulados de Formación Náutico-Pesquera confeccionada en 1981.

Sin embargo, me acuerdo de la frase de cierto político que dijo: «Si quieres que un asunto no se solucione encárgaselo a una Comisión» y es que por



COLABORACIONES

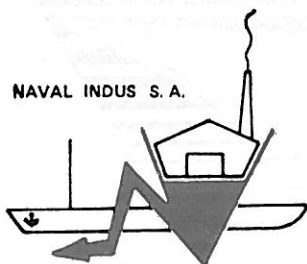
encima de comisiones, grupos de trabajo o comités, la condición «sine qua non» para resolver cualquier tema es tener la voluntad política para resolverla, para todos está claro que los que forma el grupo por parte de AETINAPE desean soluciones y que en cambio está por demostrar que la misma filosofía impregna las mentes de la Dirección General de la Marina Mercante.

Por último, expectante como está el sector, cuanto antes puedan obtenerse conclusiones de los trabajos de esos grupos tanto mejor, que no haya que esperar años, que sabemos que una de las formas de negar, la peor de todas, es dilatar, ir hilvanando, semanas, meses, años, no nos olvidemos que pronto habrá un trasiego de profesionales en Europa, que la composición y tamaño de una flota española sufre una metamorfosis a menos, que además de los cambios de bandera lo que va a quedar se intenta sea un registro de conveniencias en puertos como los canarios, que dentro de diez años los mer-



cantes grandes los van a llevar cinco o seis personas técnicos-marinos, que la Universidad en particular y todos los estudios en general están inmersos cara al año 2000 (viene volando) en el fenómeno de: la Universidad que viene y las profesiones que vienen, en fin que hay que reforzar la potencialidad de los titulados de Formación Náutico-Pesquera, darles posibilidades de ampliación y adecuar ésta a la nuevas funciones que están llamadas a desempeñar tanto a bordo como en tierra, aprovechar su experiencia para cuestiones de tanta responsabilidad como las inspecciones y vigilancia de pesca, si no se actúa en esta línea, tanto por la Administración Central como por las Administraciones Autonómicas y locales se está dilapidando algo de lo mejor del país, que es parte de su valor humano, flacos serán los servicios que a la comunidad prestará quien así actúe y peores serán los resultados de esa gestión, y la propia comunidad no tardará en corresponderles en consecuencia.

NAVAL INDUS S. A.



NAVAL-INDUS, S. A.

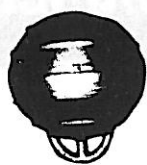
Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

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

Vial XIII - Parcela, 3 (El Cebadal)

☎ 27 42 04 - 27 42 08

35008 - Las Palmas de G. Canaria



EFECTOS NAVALES



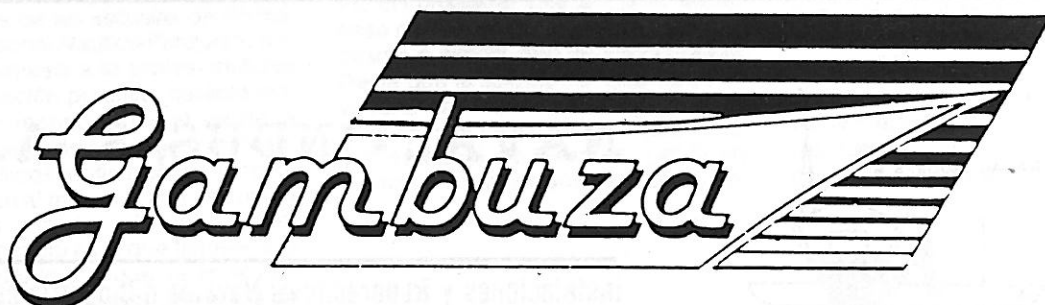
PAZBEN

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



SUMINISTROS NAVALES SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6
Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



Por D. RAMON DRAPER MIRALLES
Escritor especializado en temas de
marginación social

Un grave problema social:

La enfermedad alcohólica

RAMON DRAPER MIRALLES

A los dieciocho años, Ramón Draper Miralles inició su trágico caminar por el submundo marginal: cárceles, batallón disciplinario, instituciones mentales, barrios bajos, etc. En 1968, dos entidades barcelonesas —Instituto de Reinserción Social y Alcohólicos Anónimos— le ayudan a salir de la marginalidad y a recuperarse de su alcoholismo. Desde entonces se dedica al estudio sociológico de los comportamientos marginados, colaborando

a través de la prensa en la difusión de los problemas de ese doliente sector de nuestra sociedad. Ramón Draper Miralles continúa luchando por mantener su sobriedad. Me llamo Ramón y soy alcohólico es un relato veraz acerca de un angustioso problema que afecta a millones de seres: el alcoholismo. En esta magnífica obra podemos leer las experiencias del autor y de otros alcohólicos anónimos.

Está admitido en todo el mundo que el alcoholismo es una enfermedad y no simplemente un vicio. El tan debatido dilema de si el alcohol es bueno o es malo, ha quedado completamente aclarado y establecido que ingerido con moderación, no puede ocasionar problemas, pero que su hábito exagerado puede convertir a una persona en un auténtico guiñapo humano.

Una definición sobre el alcohol, dictada por el máximo organismo sanitario mundial —la Organización Mundial de la Salud—, dice: «El alcohol es una droga de acción farmacológica intermedia, por naturaleza e intensidad, entre las drogas que producen toxicomanía y crean hábito».

No se ha demostrado que la enfermedad alcohólica se transmita genéticamente, pero en un hogar donde uno de los cónyuges sea alcohólico, existe un elevado porcentaje de contagio entre padres e hijos, pues está demostrado que la figura del padre —en lo bueno y en lo malo—, normalmente, es imitada por los hijos. No sólo el hábito es el desencadenante de la enfermedad alcohólica, ya que éste generalmente, de no verse condicionado por una alteración emocional, conduce a problemas físicos, no por ello desechables, pero sí menos destructivos que los psicológicos.

UN LIBRO QUE ABORDA
EN PROFUNDIDAD
UN PROBLEMA SOCIAL
QUE AFECTA A MUCHOS
DE NOSOTROS

U.S.A.: "Librería Hispánica"
115 Fifth Avenue
New York, NY, 10003

RESERVE
SU PLAZA



PLAZA & JANES EDITORES, S.A.
Virgen de Guadalupe 21-33
Esplugues de Llobregat (Barcelona)

Es importante saber que el alcohólico no nace siéndolo, sino que una serie de factores emocionales le convierten en tal. No es determinable a qué edad surge el problema con todas sus secuelas, aunque el índice más elevado de enfermos alcohólicos en su fase crónica se dé entre los treinta y los cuarenta años, después de haber recorrido un proceso destructivo muy doloroso. A pesar de ello, cada día son más los jóvenes que llegan al mismo. Son palabras de un alcohólico: «Se sufre muchísimo antes de conocer nuestra

verdad: que somos enfermos alcohólicos».

De un tiempo a esta parte ha crecido la conciencia social hacia el problema alcohólico, sin lugar a dudas el más grave de los problemas sociales de nuestro tiempo, ya que no sólo afecta al enfermo como individuo, sino que también lo hace profundamente en cuantos le rodean. Las estadísticas oficiales determinan que se aproximan a los cuatro millones el número de enfermos alcohólicos en España (medio millón son mujeres), si no se ha supera-



COLABORACIONES

do. Lo que equivale a decir que más de diez millones de españoles, bien directa (enfermos) o indirectamente (familiares), viven el problema del alcoholismo.

La Asociación Mundial de Alcohólicos Anónimos, dispone de un interesante test para determinar la presencia de la enfermedad alcohólica, el cual sólo puede ser contestado por los propios interesados:

1. ¿Ha tratado alguna vez de dejar de beber durante una semana o más tiempo, sin haber podido cumplir el plazo?

2. ¿Le molestan los consejos de otras personas que han tratado de convencerle que deje de beber?

3. ¿Ha tratado alguna vez de controlarse cambiando de una bebida a otra?

4. ¿Ha bebido alguna vez a primeras horas de la mañana, durante el último año?

5. ¿Envidia usted a las personas que pueden beber sin que esto les ocasione dificultades?

6. ¿Ha empeorado progresivamente su problema con la bebida durante el último año?



7. ¿Ha ocasionado su forma de beber problemas en su hogar?

8. En fiestas familiares o sociales, donde la bebida es limitada, ¿trata usted de conseguir tragos extras?

9. A pesar de ser evidente que no puede controlarse, ¿ha continuado usted afirmando que puede dejar de beber «por sí solo» cuando quiera hacerlo?

10. ¿Ha faltado a su trabajo durante el último año a causa de la bebida?

11. ¿Ha tenido alguna vez «lagunas

mentales» (olvido de actos realizados) a causa de la bebida?

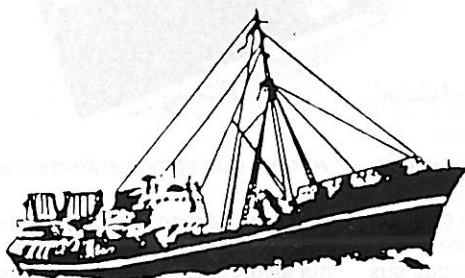
12. ¿Ha pensado alguna vez que podría tener más éxito en la vida si no bebiera?

¿Ha contestado «sí» a cuatro o más preguntas? Si es así, las probabilidades son de que ya tiene un serio problema alcohólico, o que lo tendrá en un futuro muy próximo. ¿Por qué aseguran esto los alcohólicos anónimos? Sencillamente, porque la experiencia personal de cientos de miles de enfermos alcohólicos que se han recuperado en sus grupos, les ha enseñado algunas verdades básicas acerca de los síntomas en la forma de beber que terminan arrastrando hacia la enfermedad.

Para cualquier información sobre el tema o para conocer la ubicación de los grupos de Alcohólicos Anónimos, pueden dirigirse, los lunes y jueves, a las 20,00 horas, al «Grupo Paso a Paso de A.A.», calle Pizarro, 72-1.º, de Vigo, o bien telefonar al número (986) 473639, donde les informarán gratuitamente de cuanto comporta la enfermedad alcohólica y su recuperación.

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA

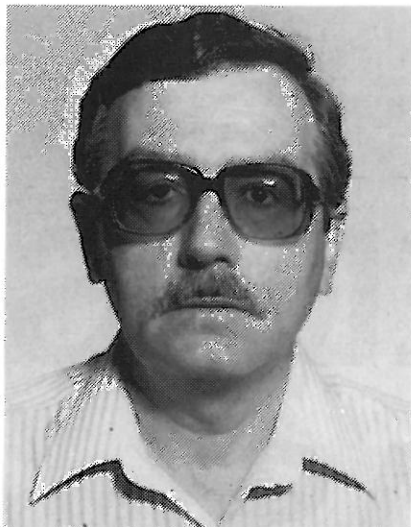


DEVANADOS DE MOTORES - DINAMOS - ALTERNADORES
Y TRANSFORMADORES - REPARACION DE TODA LA
MAQUINARIA ELECTRICA E INSTALACIONES DE BUQUES

SE GARANTIZA EL TRABAJO

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

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



Más vale tarde que nunca, o los «salustianos» del mar

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

Se ha dicho en infinidad de ocasiones que nuestros profesionales de la pesca son los mejores de Europa (iba a decir del mundo, pero hay que ser modestos). Yo diría que si no los mejores, sin duda son los más sufridos, e incluso he definido en alguna ocasión esas alabanzas como «la apología de la miseria», ya que no es otra cosa la que hace que nuestros pescadores se embarquen en piezas de museo, en condiciones infrahumanas, y por varias semanas o meses, mientras que sus homólogos europeos, sólo un pequeñísimo porcentaje desconocen lo que es un fin de semana lejos de casa, y trabajan en unas condiciones de seguridad y confort que nos parecerían de un cuento de las Mil y Una Noches.

Yo he dicho ya en alguna ocasión si no sería solamente gracias a esos salarios de miseria y a esas condiciones de trabajo infrahumanas que las empresas pesqueras españolas eran económicamente viables, y a lo que parece no ando muy descaminado, si nos atenemos a lo que se dice en el editorial del ejemplar número 1.444 de Industrias Pesqueras (15 junio 1987). De este editorial he destacado los párrafos más interesantes, pues es bien sabido la poca afición que el español tiene por la lectura y estoy seguro que muy pocos de los miembros de AETI-NAPE han hojeado el número en cuestión, así que vamos a refrescar un poco la memoria:

«...Paradójicamente la reconocida hegemonía de nuestros profesionales en las pesquerías mundiales, se diluye tan pronto el buque toca tierra, o incluso antes. Porque, en definitiva... únicamente somos los pescadores de Europa. Contamos con los productores

de mayor experiencia y eficacia, pese a carecer en su gran mayoría —por lo que se refiere fundamentalmente a la flota de fresco— de la tecnología en que se apoyan sus homólogos de la Comunidad. Esta supremacía es aún mayor si atendemos a la situación en que se hallan aspectos no menos básicos para la industria pesquera, como la formación profesional, el funcionamiento de las lonjas, instalaciones y servicios portuarios, y otras cuestiones en las que, inversamente, nos resta mucho que aprender de los demás miembros de la CEE.

...El agotamiento del período de transición hacia la integración en la Comunidad, admite otra lectura, a su vez de importantes consecuencias, aunque prácticamente nadie, hasta el momento, le haya prestado suficiente atención...

España dispone también de las más competentes y experimentadas tripulaciones de la Europa Azul. Hombres que sin aplicar grandes medios tecnológicos, obtienen los más altos rendimientos (la experiencia va en muchos casos por delante de la tecnología). Dispuestos frente al carácter reactivo de los restantes pescadores comunitarios, a pasar largas temporadas en la mar, existe igualmente una cierta distancia entre las circunstancias sociales y económicas de unos y otros.

Por ello, quizás sería conveniente ir pensando en añadir a la preocupación por modernizar las estructuras productivas y comerciales, la mejora de las condiciones de trabajo y vida a bordo de nuestros hombre de mar. No sólo por tratarse de una apremiante necesidad. De lo contrario corremos el riesgo evidente de asistir a una masiva deserción de profesionales seducidos por la tentación de enrolarse en flotas donde podrán desarrollar sus actividades más comodamente y con mayores remuneraciones económicas».

Es decir, que ahora («a buenas horas mangas verdes», como solía decir mi padre), nos acordamos de que hay que mejorar las condiciones de trabajo y vida a bordo, de nuestros hombres de mar. Y lo más triste de todo es que

esta «inquietud humanitaria» nace, no como su nombre indica de razones humanitarias, sino del miedo a quedarse sin una mano de obra cualificada, barata y sufridora.

Y por eso me viene a la memoria una de las canciones del cantautor andaluz Carlos Cano, cuando nos relata que: «...a las tierras d'Alemania sá marchao el Salustiano, con más de cuarenta años, y de profesión el campo», y pienso que efectivamente existe la posibilidad de que nuestros «salustianos» del mar marchen a los puertos europeos a trabajar en unas condiciones más dignas que las que encuentran en su tierra (igual que hicieron hace 60 u 80 años los italianos y portugueses en los Estados Unidos, o los españoles que hace unos 30 ó 40 años fueron a Panamá, por ejemplo), y que quizás ello permita a su familia vivir en unas condiciones adecuadas y a sus hijos esperar un porvenir mejor que el que en el presente vislumbra.

Y es que, mucho golpe de pecho pero luego, «ná de ná». No es de hoy la Encíclica Papal en la que se decía que toda empresa tenía tres cosas: capital, técnica y trabajo, y que las tres tenían que compartir equitativamente los beneficios, pero una cosa es predicar y otra es dar trigo.

Como también dice Carlos Cano: «...yo no creo que el sombrero les toque en la tómbola, a esos gachos trajaos que viven de ná...», el tiempo nos dirá efectivamente si nuestras empresas pesqueras están bien dimensionadas o no, y si son rentables o no. Pescar, se seguirá pescando y hasta ahora los barcos de pesca robotizados solamente existen sobre el pupitre de dibujo, con lo que trabajo no ha de faltar (bien es verdad que no para todo el mundo, hay que ser realistas, de ahí que urge un estudio de readaptación a puestos en tierra de la mano de obra sobrante), lo único que en lugar de decir buenos días habrá que decir «goog morning», o «bon jour», y cambiar la taza de Ribeiro por un mug de té, o un pastís, pero a todo se acostumbra uno, de ello puedo dar fe.

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

V I G O

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

HUELVA

Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

C E N T R A L :

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



Reflexiones sobre unas jornadas

Por D. JUAN MANUEL LOPEZ GARCIA

Director del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Atlántico

Cuando hace unos meses el Presidente de AETINAPE me expuso su propósito de organizar unas jornadas sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, me resultó imposible disimular mi incredulidad acerca de su capacidad de convocatoria ante los entes, organismos, autoridades, administraciones públicas y fundamentalmente las escuelas sin cuyo concurso —el de todos— el debate y las conclusiones a las que se llegasen, adolecerían de la imprescindible riqueza que únicamente es posible alcanzar a través de las aportaciones y sugerencias de todos aquellos que se consideran ubicados entre los límites del espectro sectorial, siendo el presumible consenso asumido tan endeble y falto de potencia que le resultaría imposible vencer la inercia conservadora de los engranajes de la maquinaria que es preciso poner en marcha para poder, de una forma satisfactoria, proceder a una profunda reestructuración de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.

Poco a poco, aquel inicial escepticismo se me ha ido disipando, debido, sin duda alguna, a las informaciones que sobre el resultado de las previas gestiones me iban facilitando desde la Asociación de Titulados y básicamente al «cambio de actitud» que parece estar mostrando **nuestra** Secretaría General de Pesca, verdadero e insustituible motor y conductor del deseado proceso de reforma, a la que ha brindado un nuevo talante que nos permite albergar firmes esperanzas de salir de la tediosa «Calma Chicha» que por aquellas latitudes imperaba, y que con un golpe de

timón ha enmendado un rumbo que a ninguna parte nos llevaba.

Hoy me congratulo de mi error de cálculo al minusvalorar el poder de convocatoria de AETINAPE y desde estas líneas yo y el centro que tengo el honor de dirigir nos unimos sin reservas de ningún tipo y con la mayor de las ilusiones a la iniciativa del Presidente de AETINAPE.

La necesidad de un proyecto que reorganice nuestras enseñanzas y por ende de la celebración de unas previas jornadas sobre la materia que sirvan para alcanzar unos compromisos que será los pilares en los que se asiente un nuevo diseño, no creo que a estas alturas haya alguien, sea profesional o docente, que dude, pues existen un buen puñado de consideraciones que son más que suficientes para justificarlo. Así por ejemplo y por indicar algunas deficiencias, quizás las más acusadas, del actual Cuadro, deberíamos hacernos las siguientes consideraciones:

1.º El carácter terminal o al menos insuficientemente propedéutico de la Formación Profesional.

2.º La temprana edad a la que se condena a los estudiantes a tener que elegir entre el bachillerato y la F.P., lo que unido al primer punto y no haberse puesto en funcionamiento el tercer grado de F.P. hace que los alumnos que han seguido esta vía (14 años) se encuentren con un raquítico horizonte

profesional y nulas esperanzas de formación académica.

3.º La imposibilidad material por falta de tiempo lectivo de sacar un profesional suficientemente especializado a través de la F.P. y por insuficiente formación básica en adultos.

4.º Los modelos exteriores a seguir o al menos a considerar; así debemos fijarnos en lo que ofertan nuestros vecinos europeos que tienen algo que decir en la pesca artesanal y litoral, mientras que potencias pesqueras de primer orden en altura y gran altura como son Japón o Corea con flotas enormemente tecnificadas y profesionales altamente cualificados tienen desde hace tiempo el marco educativo de sus oficiales de buques pesqueros dentro del esquema universitario. La conclusión podría ser que los títulos profesionales necesarios para ejercer la actividad pesquera artesanal y la litoral bien pudiesen quedar acoplados a las futuras enseñanzas técnico-profesionales y los títulos facultativos para las dos restantes categorías, altura y gran altura, se integrasen en la Universidad.

Por último y con ello existiría suficiente justificación para la celebración de las jornadas, la reforma de las enseñanzas medias que inicia el M.E.C. con una periodización ya concretada y que lo queramos o no, nos arrastrará, y es por ello extremadamente urgente la definición de la futura ubicación de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.





Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras

Consideraciones a la misma.

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

Entre todos los temas tratados durante el IV Pleno Nacional de AETINAPE, en octubre del pasado año, en Gijón, figura el relativo a «Reforma de Enseñanzas», para optar al título Náutico-Pesquero.

Parte de las mejoras que se intentan dimanar de la evolución tecnológica en vigor, que incluye mecanismos para conducir con seguridad y precisión el buque; homologación con la CEE, buscando, además, un alto valor cultural que dignifique la profesión asignándole mayor rango.

Para nadie es secreto que el nombramiento de los titulados medios del sector, es consecuencia de la práctica adquirida embarcados pensando en graduarse, y las disciplinas indispensables exigidas al examen, limitado a tonelajes y caballos de potencia.

La ampliación de estudios no modifica el «curriculum vitae» asimilado al correr del tiempo por los actuales titulados, sino que los complementa. Excelentes resultados confirman la estima seguida por la experiencia de estos nominados, que deben tenerse en cuenta.

No cabe duda que los alumnos que nos releven, su sabiduría, difiere en extensión y teoría del programa anterior, y no debemos ni podemos rechazarla por superarnos a mayor nivel, ni molestarnos, antes al contrario, nos corresponde el honor de sentar las bases de su futura formación.

Entre las materias a aplicar, a mi entender, falta una asignatura, que si bien no afecta al discurrir del bajel, tiene un

sentido —social-humano— de tanta actualidad, como es el trato solidario al subordinado.

Se ha progresado mucho en las últimas décadas, reduciendo distancias entre mandos y servidores, olvidando modos poco ortodoxos de algunos, los menos, con vana presunción de líder desde el puente, en maniobras rutinarias, esta mejora se observa asimismo en la comunicación a través de las ondas hertzianas.

Sería interesante añadir normas de diálogo comercial, fletes, nóminas, seguros, estibas, tonelajes, estadísticas, relaciones con la CEE, etc., para cabotaje. Redes, mallas, caladeros, frío, precios, etc. para pesqueros; sin olvidar su presencia física cerca de las autoridades de Marina, representantes directos de su barco, armador o compañía en asuntos que atañen a personal, imprevisos o a la navegación, enriqueciendo así, el acervo del técnico cualificado.



SUMIN-NAVAL

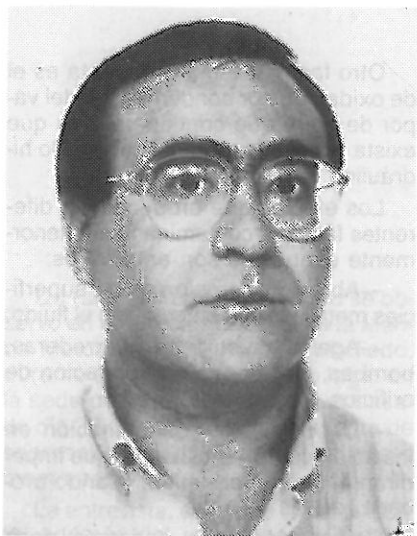
SUMINISTROS INDUSTRIALES RAMO NAVAL

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 ADME-ESCAPE
- RECUPERACION DE CULATAS, PISTONES, BULONE, etc.
- CROMADO Y SOLDADURA ESPECIAL ANTIDEGASTE
- COMPRA Y VENTA DE MOTORES NUEVOS Y USADOS



Influencia del filtrado en la rentabilidad de las instalaciones oleohidráulicas

Por D. JUAN JOSE AMADOR VELA

Director del Instituto Politécnico Marítimo-
Pesquero del Estrecho
Profesor de Máquinas de Combustión
Externa

Nunca será excesivo el enorme énfasis que hacen los fabricantes de instalaciones oleohidráulicas en la importancia de un correcto mantenimiento del sistema de filtrado. La creciente importancia que está adquiriendo en los buques pesqueros la oleohidráulica, (en adelante en el presente artículo la llamaremos como se hace prácticamente, hidráulica), es de todos conocida, tanto como sistema multiplicador de fuerza, como en controles a distancia, automatismos, etc.

Según estudios realizados por los principales fabricantes mundiales de estos productos, las conclusiones son prácticamente unánimes en el sentido de que entre el 80 y el 95% de las averías producidas en las centrales hidráulicas son debidas a: a) Utilización de un aceite inadecuado, bien por baja calidad o por estar gastado/degradado. b) Nulo o incorrecto filtraje. Naturalmente estas conclusiones se obtienen partiendo de la muy probable base para el personal de mantenimiento, de que la instalación está bien diseñada y construida.

El aceite empleado en hidráulica tiene un período de vida productiva en buen estado, degenerando o degradándose paulatinamente a partir de ese número de horas de funcionamiento o simplemente del tiempo que lleva en el interior del sistema.

El mantenimiento preventivo del sistema de filtrado nos llevará muy poco tiempo. El primer paso a dar será la elección correcta del aceite a emplear. Estableceremos un programa de mantenimiento mediante la apertura de una o varias fichas, según la complicación del circuito.

El cambio de aceite cuando corresponda según las instrucciones del fabricante es fundamental. Es también muy conveniente la toma de muestras de aceite hidráulico y su chequeo semestral o cuando menos, caso de saltarnos por exceso la anterior recomendación, al llegar el barco al puerto base. Este chequeo debe incluir aparte de un ensayo del mismo, un análisis elemental.

Los filtros de aspiración de las bombas se montan hasta con el 300% de sobredimensionado sobre el cálculo teórico, a fin de evitar cavitaciones en la bomba hidráulica debidas a obstrucción parcial por suciedad de la sección de aspiración de la bomba. Estos filtros deben limpiarse mensualmente.

Habrás asimismo que verificar el grado de suciedad de los filtros no sumergidos con bastante frecuencia, por su gran facilidad de chequeo.

La limpieza de los filtros de aspiración se suele hacer por inmersión en un disolvente, con cepillado y secado posterior. En cambio, los filtros de retorno son cartuchos recambiables cada número de horas, según el grado de suciedad de la atmósfera en la que se trabaje.

Después de una avería importante, el filtrado ordinario del circuito no es suficiente para restituir el sistema al estado original. Lo que se hace en estos casos es limpiar el circuito con aceite detergente, manteniéndolo en circulación con el circuito tarado a baja presión.



COLABORACIONES

Los sistemas más utilizados en los circuitos hidráulicos para el filtrado del fluido son:

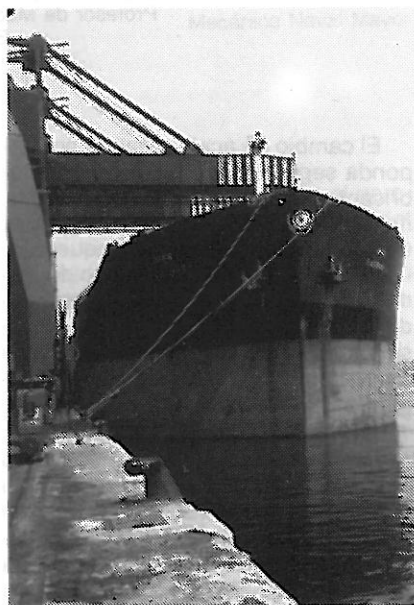
- a) Filtrado superficial.
- b) Filtrado total/proporcional.
- c) Filtrado magnético.
- d) Filtrado electrostático.
- e) Filtrado por profundidad.

Los filtros también se pueden colocar en la línea de presión, tolerarán más dicha presión que los de aspiración y retorno y serán más exigentes en el filtrado de las partículas a fin de no dañar los servosistemas y tendrán dispositivos que eviten sobrepresiones en la línea como consecuencia de su parcial suciedad.

Podemos pues afirmar que la selección y colocación adecuada de cualquier elemento filtrante en un circuito hidráulico, es una operación tan importante como la colocación del más sofisticado sistema del circuito. Por desgracia hoy en día incluso los fabricantes (salvo algunas excepciones), especifican sólo niveles generales de filtrado del sistema y no tienen en cuenta las particulares condiciones ambientales del trabajo específico a realizar, como son el medio marítimo, humedad, salinidad y corrosión por encima de lo normal.

La suciedad que contiene un sistema hidráulico está formada fundamentalmente por partículas sólidas de origen metálico o fibroso, agua, óxido, aire, restos de fluidos incompatibles, etc.

Un circuito hidráulico es autocontaminante y, como el aceite circula continuamente deberemos retener al menos 1/5 de las partículas para prolongar apreciablemente el tiempo de vida de los elementos de la instalación al retardar el desgaste.



La contaminación por polvo ambiental, partículas finísimas de arena, arrastradas por el viento, requiere un nivel de filtraje muy elevado a fin de evitar sus terribles efectos abrasivos. Este caso se daría en buques que pescan cerca de zonas desérticas.

Otro factor a tener en cuenta es el de oxidación por condensación del vapor de agua que contiene el aire que exista sobre la superficie del líquido hidráulico en el tanque.

Los efectos que producen los diferentes factores contaminantes anteriormente expuestos son entre otros:

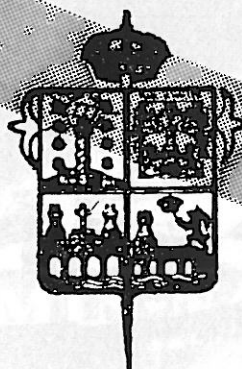
—Abrasión y erosión de las superficies metálicas en contacto con el fluido.

—Agarrotamiento de correderas, bombas, motores, etc.; obturación de orificios y conductos.

—Depósitos de contaminación en los asientos de las válvulas, que impedirán el cierre hermético, cuando proceda, de las mismas.

Como conclusión podemos decir que es bastante fácil el mantener los elementos filtrantes en perfectas condiciones de uso. Los filtros de cualquier tipo, son muy baratos comparados con los precios de los elementos a los que protege, (del orden a veces de 100 a 1). Alargaremos mediante un correcto mantenimiento de los filtros la vida del mismo fluido hidráulico, bombas, motores, válvulas distribuidoras, etc. Reduiremos enormemente los tiempos de parada por averías. Ahorro de repuestos en el mantenimiento preventivo, etc.

Por tanto, la colocación de los filtros necesarios en los lugares apropiados del circuito y su correcto cambio y limpieza, serán operaciones altamente rentables para el propietario de la instalación.



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)

Madrid: Cambios positivos

El Director General de la Marina Mercante comienza a adoptar posturas civilizadas. Madiedo entra a negociar.

Un radical cambio de actitud se observó en el Director General de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, durante una reunión que tuvo lugar en la sede de aquel Organismo, el pasado día 22 de septiembre, no exenta de sobresaltos y tensión en sus primeros momentos.

La entrevista, en la que tomaron parte, además del mencionado Director General, representantes de AETINAPE, comenzó en medio de un clima de recelos y desconfianza mutua, y finalizó con la fijación de fechas para el inicio de las conversaciones sobre la permanencia de titulados Náutico-Pesqueros en la flota mercante española. La primera reunión de trabajo tendrá lugar a mediados de octubre y tendrá como base el documento de la OMI sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, más conocido como STCW-78. De él se extraerán, según el escrito final de este contexto previo, «las pertinentes conclusiones en lo tocante al deslinde de atribuciones de los Titulados Superiores de la Marina Civil y de los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesqueros», y las salidas que legalmente ofrece dicho Convenio a la Administración para normalizar la situación de los Náutico-Pesqueros en Marina Mercante.

En esta reunión, fruto sin duda de las movilizaciones que tuvieron lugar durante el pasado curso en Madrid, participaron, por parte de la Dirección General de Marina Mercante, además de José Antonio Madiedo, el Subdirector de Seguridad Marítima, Juan Trigo, y el Subdirector de Planificación, José Luis García Gabaldón. En representa-

ción de AETINAPE asistieron su Presidente, José Manuel Muñoz Ríos; el Delegado en el País Vasco, Javier Anatol Lopetegui, y José Antón de Lera, Patrón Mayor de Cabotaje y miembro de AETINAPE.

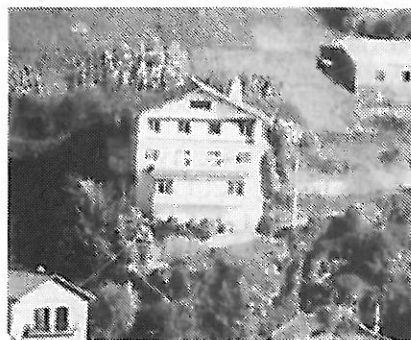
Por otra parte, tal y como recoge el documento firmado por los asistentes, la Dirección General de la Marina Mercante «examinará a la mayor brevedad posible la problemática referente a los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquero con títulos anteriores al Decreto 1596/1974», así como formar otro grupo de trabajo para estudiar la famosa lista de titulados confeccionada en 1981. También se analizarán en el curso de estas reuniones de trabajo los problemas derivados de la aplicación del Decreto 2001/1983 sobre jornada de trabajo. Por otra parte, y como fruto de esta reunión, se volvieron a incorporar a sus puestos de trabajo un grupo de Patrones de Cabotaje que semanas antes habían sido sustituidos por Pilotos de la Marina Mercante.

LA OPORTUNA SONRISA DE MADIEDO

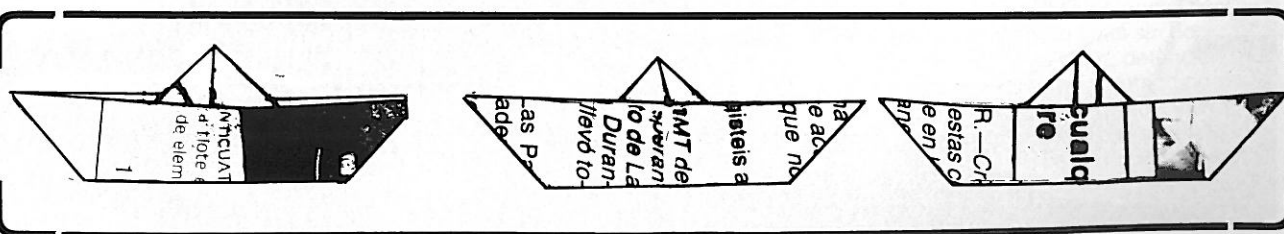
Quizás lo más destacable de toda la reunión mantenida entre AETINAPE y la Dirección General de la Marina Mercante, fue el cambio de actitud de José Antonio Madiedo. Abandonó su altivez característica de los últimos tiempos, y adoptó una actitud amable y hasta comprensiva cuando se le planteó la lucha de los Titulados Náutico-Pesqueros.

¿Qué sucede en la Administración de la Marina Mercante?

Aprovechando dicha reunión también se le planteó al Director General de la Marina Mercante el polémico tema del buque-hospital «Esperanza del Mar» en relación con la necesidad de que pudiera ser utilizado por los alumnos Náutico-Pesqueros para hacer prácticas, y a ello Madiedo respondió que ya había presentado el informe oportuno a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes y esperaba que finalmente habría una solución positiva para la demanda de estos alumnos.



Lo mejor quizás sea no atreverse a opinar, pero en la cabeza de todos puede tomar cuerpo cualquier teoría de obstáculos, favores, negociaciones, tensiones, disputas y presiones, no sólo en el seno del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones sino también en todo el entramado fáctico exterior que rodea la Administración Marítima (grupos de presión, intereses empresariales...). A nosotros lo único que nos importa es la dignificación de la carrera Náutico-Pesquera y, por extensión, la mejora de las condiciones de todos los trabajadores del mar.



Pretender utilizar a la opinión pública en favor de las tesis de cualquier grupo, es una tarea harto difícil; ha de hacerse con mucha inteligencia, sin caer en lo barriobajero, sin hacer afirmaciones irracionales y sin aportar argumentos de difícil entendimiento.

Desde hace algún tiempo, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) ha planteado una singular batalla en la prensa diaria para minar «los objetivos enemigos» de AETINAPE. Enemigos, porque ellos así nos consideran, no porque los Náutico-Pesqueros así nos hayamos manifestado.

Pero en esta época nuclear, la guerra no se puede hacer con tirachinas, como pretenden los compañeros y colegas del COMME. La opinión pública —la prensa— es algo muy serio como para utilizarla con el descaro y frivolidad que los marinos mercantes agrupados en la cúpula del COMME pretenden.

Viene toda esta justificación teórica inicial a propósito de una nota de prensa entregada a los medios informativos,

Los continuos ataques a AETINAPE se vuelven contra los Marinos Mercantes

El COMME quiere jugar con la prensa

y en la que se vierten indignas acusaciones más propias de conversaciones de taberna que de argumentos para un debate. No nos vamos a hacer aquí eco de ninguna de las necesidades incluidas en esta «nota de prensa» —osaría pensar que cualquier escrito mal hilvanado puede constituir una puesta en conocimiento público de determinadas inquietudes— pero, entre la irónica sonrisa que nos produce no sólo ésta, sino la práctica totalidad de las directrices colegiales —dicho sea con el mayor de los respetos— de nuestros colegas los Marinos Mercantes, afirmamos nuestra voluntad de situarnos por encima de esas bajas chapuzas que nos daría vergüenza, por su misma al-

tura argumentar, presentes como objeto de calumnias. Que ellos quieran jugar con la prensa, no quiere decir que nosotros vayamos a gastar nuestras preciadas energías en responderles. La seriedad es nuestro trabajo y la solidaridad que tendemos hacia el colectivo en general de los Marinos Mercantes —y no a los pobres dirigentes del COMME— están por encima de esos asuntos poco honrosos.

Puede ser que los tan demócratas se sientan nerviosos por nuestros contactos con la Dirección General de la Marina Mercante o por el Proyecto de Decreto de Mecánicos Navales. ¡A saber!

AETINAPE



O. M. I.

Organización Marítima Internacional (O.M.I.) Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979

Se alienta a las Partes a que concierten con Estados vecinos acuerdos de búsqueda y salvamento que entrañen el establecimiento de regiones de búsqueda y salvamento, la mancomunidad de instalaciones, el establecimiento de procedimientos comunes, la formación y visitas de enlace. El Convenio dispone que las Partes adopten medidas que hagan posible la rápida entrada en sus aguas territoriales de unidades de salvamento de otras Partes.

El Convenio establece luego las medidas preparatorias que deben adoptarse, inclusive el establecimiento de centros y subcentros de coordinación. Expone los procedimientos operacionales que han de seguirse en el caso de emergencias o alertas y durante operaciones de búsqueda y salvamento. Se incluye en éstos la designación de un jefe en el lugar del siniestro y las responsabilidades que éste asume.

Se pide a las Partes del Convenio que establezcan sistemas de notificación de la situación de los buques, en virtud de los cuales los buques informen de su situación a una estación de radio costera. Esto permite reducir el intervalo entre la pérdida de contacto con un buque y la iniciación de operaciones de búsqueda, y contribuye también a que se pueda determinar rápidamente los buques a los que se pueda recurrir para prestar asistencia, inclusive asistencia médica, en caso necesario.

Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros

Fecha de adopción: 2 de abril de 1977.

Entrada en vigor: Un año después de que 15 Estados que tengan en conjunto un 50 % de la flota pesquera mun-

dial de buques de 24 metros de eslora hayan ratificado el Convenio.

Situación: El Convenio ha sido ratificado por 15 Estados. Se trata del primer instrumento internacional relativo a la seguridad de los buques pesqueros y fue adoptado en una conferencia que se celebró en Torremolinos (España) en marzo y abril de 1977.

La seguridad de los buques pesqueros ha preocupado mucho a la OMI desde su establecimiento, pero las grandes diferencias existentes en proyecto y funcionamiento de buques pesqueros y otros tipos de buques siempre habían resultado un obstáculo insuperable para poder incluirlos en los convenios sobre la seguridad de la vida humana en el mar y sobre líneas de carga.

El Convenio contiene prescripciones de seguridad para la construcción y equipamiento de buques pesqueros nuevos con cubierta y destinados a la navegación marítima, de eslora igual o superior a 24 metros, inclusive buques que también elaboran la pesca capturada. Por lo que respecta a los buques existentes las prescripciones se refieren tan solo al equipo de radio.

Una de las características más importantes del Convenio es que contiene prescripciones de estabilidad por vez primera en un convenio internacional.

Otros capítulos tratan de cuestiones tales como construcción, integridad de estanqueidad y equipo; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente; protección, detección y extinción de incendios; protección de la tripulación; dispositivos de salvamento; procedimientos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos; radiotelegrafía y radiotelefonía, y aparatos náuticos de a bordo.

Fecha de adopción: 27 de abril de 1979.

Entrada en vigor: 22 de junio de 1985.

El objetivo principal del Convenio es facilitar la cooperación entre Gobiernos y entre las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en la mar mediante el establecimiento de un plan de búsqueda y salvamento internacional. El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, fomenta ese tipo de cooperación, por cuanto las Partes en dicho Convenio se obligan «a garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de la costa, en el mar. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias y de posible empleo».

Las prescripciones técnicas del Convenio de búsqueda y salvamento figuran en un anexo. Las Partes en el Convenio están obligadas a garantizar que se tomen medidas para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento en sus aguas costeras.

Madrid: Cambios positivos

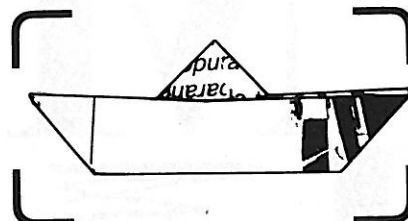
El nuevo Secretario General de Pesca Marítima, José Loira, comienza con buen pie.

El Decreto de Mecánicos Navales será pronto una realidad con la colaboración o sin ella de la Dirección General de la Marina Mercante, tal como dijo el nuevo Secretario General de Pesca, José Loira, en el transcurso de una reunión celebrada con el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñoz Ríos. Era el primer contacto mantenido con los representantes del sector desde que Loira tomó posesión de su cargo, en sustitución de Miguel Olivert.

Saldrá el Decreto de Mecánicos Navales, aunque sea sólo para Pesca, pues de persistir la postura cerril de la Administración de la Marina Mercante, ésta no entraría en las consecuencias de este Decreto, que prevé la ampliación de competencias para los Mecánicos Navales y su homologación con sus colegas de la CEE.

Con respecto a las enseñanzas Náutico-Pesqueras, Loira se mostró totalmente partidario de reformarlas cuanto antes. Según comentó en la reunión, ya había dado los primeros pasos para preparar las conversaciones previas entre todos los sectores implicados y acelerar los procesos. En este mismo sentido, mostró su total apoyo a las Jornadas, organizadas por AETINAPE para impulsar la Reforma de las Enseñanzas.

En cuanto al acceso a Capitanes de Pesca por parte de Titulados de las escuelas de Náutica, manifestó que sería revisado inmediatamente y en profundidad, para obtener medidas que permitan salvaguardar, no sólo la dignidad de los Titulados Náutico-Pesqueros, sino también que formalice la disciplina necesaria para acceder a tripu-



lar buques pesqueros, con sus características propias bien diferenciadas.

El nuevo Secretario General de Pesca, en cualquier caso, está llevando a cabo un importante esfuerzo político para tratar de que las cuestiones del sector que afectan a su departamento y a otros de la Administración Marítima se lleven a cabo de una forma consensuada; tal es el caso del Decreto de Mecánicos Navales, y sobre el que José Loira intenta, a pesar de las serias dificultades, encontrar un ápice de razonamiento en los responsables de la Marina Mercante. Los planteamientos más racionales los propuso la Secretaría General de Pesca ofertando a Marina Mercante un incremento negociado por ambos departamentos de la Administración en el tema de los Mecánicos Navales y que fuese ambivalente, marina mercante-pesca. Sin embargo, no sólo no se acepta ningún tipo de incremento en Marina Mercante, sino que pretenden que tampoco se lleve a cabo en el sector pesquero, política, a juicio de AETINAPE, claramente equivocada y regresiva.

Aprovechando esta visita a la Secretaría General de Pesca, los representantes de AETINAPE se entrevistaron con el Director General de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, y con el Jefe del Gabinete Técnico del Secretario General, con quienes conversaron en torno a la situación actual del colectivo Náutico-Pesquero.

AETINAPE



EL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA

Escribo a bordo de una patrullera del Servicio de Vigilancia Aduanera, servicio adscrito al Ministerio de Hacienda, a través de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales; también tiene el apelativo de Auxiliar de la Marina de Guerra. La competencia de este Servicio es el descubrimiento, persecución y represión, en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando. El personal de este Cuerpo tiene la consideración legal de Agente de la Autoridad. Admitida esta escueta definición, podría transcribir una gran cantidad de datos estadísticos acerca de las diferentes actuaciones en actas, atestados, diligencias, informes y otras actividades meramente investigatorias o de captación de información, llevadas a cabo por el sector terrestre, aéreo o marítimo, así subdividido. Como ejemplo de la efectividad del Servicio cito el año 1986 en que la flota marina aprehendió drogas y estupefacientes por un valor de 10.655.265.000 pesetas; sin nombrar las aprehensiones referentes a tabaco, alcoholes, electrodomésticos, etc., que alargarian mucho este apartado. Hasta aquí, sirva lo precedente como breve introducción y vamos a centrarnos en el sector marítimo, acaso más interesante para los Titulados Náutico-Pesqueros.

Al sector marítimo le está encomendado la vigilancia, en materia de contrabando, de toda la costa española para reprimir y perseguir cualquier tipo ilegal de tráfico. La flota naval está compuesta por 15 patrulleros de altura, 7 patrulleros medios, 10 embarcaciones de alta velocidad, 4 auxiliares patrulleros de alta velocidad, 10 lanchas Duarry de 6 m. de eslora y con motores Yamaha de 200 HP. El personal lo forman 33 Oficiales Marítimos (Capitanes o Pilotos de la Marina Mercante), 34 Maquinistas Navales, 66 Patrones (de Cabotaje o Mayores), 117 Mecánicos Navales (de las tres categorías superiores) y 334 Marineros (de los que algunos son Capitanes, Pilotos o Patrones).

Debido a la reglamentación de la Administración para opositar en este Cuerpo, un titulado superior puede acceder a una plaza de categoría inferior. De este modo, confluye entre nosotros una amalgama de cargos y títulos ocasionalmente nada coherente. Gracias a ello, actualmente existen varios Capitanes y Pilotos embarcados en plaza de Patrones o de simples Marineros; se da el caso de que en algunas embarcaciones medias, mandadas por un Patrón Jefe de Embarcación, éste tiene bajo su mando a un marinero titulado de Capitán o Piloto de la Marina Mercante. La causa de esta irregularidad (que un Capitán ocupe plaza de marinero bajo las órdenes de un Patrón) buena mente la remito al acuciante problema del paro que hay en nuestra nación. Si bien, opino que ésta es también una variante, de otro signo, del famoso intrusismo patentado por el COMME. Me pregunto cómo es posible que esos grandes señores de la mercante se «rebajen» a ocupar un puesto de trabajo que ellos mismos no quieren reconocer que existe y que es efectivo.

Otro aspecto curioso es la cuestión de la navegación y mando de las embarcaciones (un inciso: todas las navegaciones que se realizan en este Servicio son de cabotaje, pues así lo exige la vigilancia de las costas). Las esloras más grandes —que no siempre coinciden con las más veloces— están mandadas por Oficiales y Maquinistas de la Marina Mercante, y las medianas o menores por Patrones y Mecánicos Náutico-Pesqueros. Las diferencias de sueldo entre la escala de Oficiales y Patrones es notable (en adelante valga lo mismo para Maquinistas o Mecánicos). Sin embargo, una embarcación grande o pequeña puede hacer el mismo servicio y navegar las mismas millas —de hecho es así—. Por ejemplo, una embarcación tipo VA, de 16 m. de eslora y velocidad entre 22 y 27 nudos está mandada por un Patrón, lo cual no impide que cubra una zona tan extensa de costa como pueda ser desde el C. de la Nao hasta C. Tortosa; esta misma zona puede ser también patrullada por una embarcación mayor y mandada por un Oficial. Es claro que el mismo servicio hace una patrullera al mando de un Patrón o de un Oficial; no ocurre así con la cuantía de la nómina que va en función del cargo y la escala a que pertenezca el funcionario, aunque las olas y las incomodidades de la mar sean iguales para ambos casos.



El funcionariado marítimo de S.V.A. está mal retribuido económicamente —no quiero dar cifras, pero son muy bajas— y hace tiempo que está reivindicando ciertas mejoras sociales y laborales. Hasta hace poco, en este Cuerpo existía un sindicato clasista compuesto únicamente por Oficiales de la Marina Mercante, que tácitamente se suponía actuaba en nombre de todos, cuando realmente sólo atendía a las mejoras de su clase. A primeros de este mismo año, un grupo de compañeros, pertenecientes a todas las escalas —Oficiales, Patrones, Mecánicos, Marineros—, formaron el Sindicato Español del Servicio Marítimo Aduanero (siglas: SESMA) que agrupa a todos los funcionarios marítimos de forma igualitaria y sin clasismo aparente. Las actuaciones legales para mejorar nuestras condiciones de trabajo y retribuciones, a todos los niveles de la Administración, comenzaron hace unos meses y todos esperamos y confiamos unos resultados aceptables. En principio, al menos por el momento, este sindicato es elogiado por cuanto su aspecto y actuación no es discriminatorio para con los Titulados Náutico-Pesqueros, máxime teniendo en cuenta que la mayoría de los altos dirigentes del SESMA

son Oficiales de la Marina Mercante. En ello subyace una conciencia marina de hombres de mar que prevalece sobre la separación de clases y escalas y nos hace a todos marinos, marinos que trabajamos en unas mismas aguas y para un mismo fin. Si esto sigue así, el timón está en buenas manos.

Es poco lo dicho sobre el SVA; es un somero repaso de la situación de un Cuerpo muy complejo y poco conocido, pero que está haciendo una gran labor en la lucha contra el contrabando —especialmente en materia de drogas— y esto a pesar de no poseer los medios óptimos y no estar el personal plenamente profesionalizado ni tecnificado, tema éste que deseo dejar al margen pues no es mi intención hacer una crítica de este Servicio Aduanero.

S. P. C.

Patrón Mayor de Cabotaje

TRATAMIENTO DE INYECTORES

Al comienzo de navegar, mi experiencia en el tema que voy a tratar era escasa, observé a profesionales o «mañosos», como se les suele llamar, recuperar inyectores con el famosos limpiametales «Netol», lo cual es perjudicial para el adecuado funcionamiento de un inyector, por ser éste un material abrasivo.

Hoy, diez años después, todavía se utiliza esta técnica de, llamémosla «Netol», lo cual me hace creer que existe muy poca información acerca del tratamiento de inyectores. Existen en el mercado dos tipos de pasta para micropulido de aguja de tobera y asiento de tobera, verde y blanca respectivamente, a la par es más económica que el limpiametales mencionado, y la única forma de tratar adecuadamente un inyector.

Según mi forma de operar, un inyector debe tratarse con mucho esmero y limpieza, la tobera debe ser limpiada independientemente del cuerpo de inyector y demás componentes, se comprobará longitud del resorte (desechar un resorte que presente un color azulado), estado de juntas tóricas, perfecto pulido del asiento de tobera y aguja de tobera. Un inyector nunca debe gotear, lo cual será debido a resorte cedido o a un defectuoso pulido del asiento de tobera. Los agujeros del elemento portatoberas deben estar perfectamente limpios y calibrados, una buena pulverización dependerá en parte de ello, el mencionado inyector deberá mantener totalmente cerrada la aguja de la tobera y sin variación de presión, por debajo de la presión de apertura de la aguja (timbrado) un tiempo x que dependerá de la estanqueidad del circuito —Bomba de inyección— Inyector. Con respecto a las toberas nuevas es muy conveniente suavizar el funcionamiento, con gas-oil súper limpio, colocando la tobera en un torno o taladro y deslizar la aguja tobera durante unos minutos. Una aguja debe deslizarse por su propio peso, totalmente en su alojamiento (tobera en posición vertical) esta prueba se denomina de deslizamiento.

Y nada más, aunque sobre inyectorés se podría estar escribiendo horas y horas, espero que esto sirva de guía para aquellos que no conociesen la existencia de estos productos para el tratado de inyectores.

BENJAMIN JOSE CLIMENT GINER
Mecánico Naval Mayor

RECONVERSION

A estas alturas y cuando tanto en pesca se habla de reconversión de flota, de antigüedad, caladeros, etc., está proliferando una nueva flota en nuestras costas andaluzas, ¡sí señor! He dicho una nueva flota que está en pleno auge y cada día va a más. Pero no, no se crean que es que estamos ya en plena reconversión de nuestra flota ¡no! Se trata simplemente de los barcos de medio tonejale que pescaban en aguas de Marruecos que siguen allí pescando en esas aguas y son los mismos barcos, sólo que ahora van en la modalidad del congelado.

En esta «nueva» flota una casi totalidad la componen barcos que a lo sumo navegaban 17 ó 20 días en la modalidad antigua, o sea, al fresco. Ahora con la nueva modalidad navegan el que menos sus buenos 40 ó 45 días continuos en la mar, dándose casos de hasta 60 días. Como se puede suponer las condiciones de estos barcos ya eran precarias en cuanto a convivencia en la mar en ellos, pero imagínense cómo se puede convivir en un barco de



este tipo durante ese tiempo en la mar, cuando muchos de ellos ni siquiera tienen comedor, ni ducha, ni agua para cubrir las necesidades de higiene que origina ese tiempo en la mar. ¿Cómo las autoridades u organismos correspondientes pueden permitir esta «reconversión» de nuestros buques sin exigirles que acondicionen el barco para el nuevo tipo de trabajo y para las nuevas condiciones en que se van a encontrar sus tripulantes para convivir en él.

¿Por qué no se les exige, como mínimo, el montaje de evaporadores de agua para que las necesidades de este imprescindible líquido se vean cubiertas en buques donde su capacidad de tanques sea mínima?

He estado al costado en la mar de estos barcos, concretamente con uno que llevaba 38 días de navegación y precisamente para darles agua y poder garantizar que el espectáculo es dantesco para los tiempos actuales, pues su tripulación parecía como si de una biografía de Pizarro saliera por su aspecto. Las autoridades permiten esta «reconversión», prueban las máquinas, hacen pruebas de estabilidad al barco, pero se preocupan poco por la «estabilidad» psíquica y física de sus tripulaciones. No creen... y seguimos adelante con «NUESTRA RECONVERSION».

JOSE M. C.
Mecánico Naval Mayor

TECNICOS Y LICENCIADOS DEL MAR

Todos los Titulados Náutico-Pesqueros estamos hartos de leer en la prensa y en otros medios, artículos publicados por el COMME donde se refieren, al hablar de nosotros, como personal no cualificado o no titulado.

Bien, esos señores saben perfectamente que no somos ni lo uno ni lo otro, lo saben muy bien porque ellos han sido y siguen siendo nuestros profesores, y además hemos navegado y lo seguimos haciendo juntos; por lo tanto conocen de nuestra profesionalidad.

No niego que tienen estudios superiores y no cuestiono que quieran tener categoría universitaria. Entiendo que el mar lo que realmente necesita es que sus hombres sean técnicos, es decir, profesionales que conozcan a fondo, tanto en teoría como en la práctica, temas de mecánica, electricidad, frío, hidráulica, etc., y en concreto en este caso el tema de máquinas. Esos técnicos somos los Mecánicos Navales. Nosotros somos quien realmente resolvemos los problemas a bordo, usamos el buzo como uniforme, los galones no nos dicen nada, eso lo dejamos para los superiores, y repito que nosotros somos los técnicos, porque nuestra formación ha sido y lo sigue siendo teórica y práctica. Un Náutico-Pesquero compagina estudios con prácticas a bordo, donde comienza trabajando y practicando con el torno, soldadura y otras máquinas-herramientas que pueden existir a bordo.

Los alumnos de las escuelas superiores, y esto lo sabemos todos los que hemos navegado en la marina mercante, lo único que hacen a bordo es llevar los recados del Capitán si es alumno de puente o del Jefe de Máquinas si es de máquinas.

Cuando el alumno baja a la máquina, salvo raras excepciones, lleva puesto el uniforme en lugar del buzo. Señores, estos hombres nunca podrán ser técnicos, tienen miedo de ensuciarse.

Para terminar, insisto, un Maquinista Naval no es un técnico, es un Director de la sala de máquinas, pero nunca un técnico, y como los barcos necesitan técnicos a bordo, no directores (para dirigir están los inspectores) enrollan en sus barcos a Náutico-Pesqueros.

Ejemplos los tenemos en estos modernos y sofisticados barcos congeladores de gran altura, como son: «El Río Nervión», «El Ferralemes», «Hermanos Touza», «Puente La-reira» y un largo etcétera, con tecnología de lo más sofisticada, tanto en Puente como en Máquinas. Estos, como otros muchos barcos de primera línea de nuestra flota, están bajo el mando de Náutico-Pesqueros.

Aprovecho el presente escrito para saludar a la gran familia Náutico-Pesquera, e invitar a los compañeros que no pertenecen a AETINAPE a que lo hagan, para así, unidos, formar una gran muralla en la cual reboten todas las estupideces que sueltan esos que gustan de llamarse caballeros del mar.

Saludos.

E. VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

REFLEXIONES DE UN MARINO

Llegué a casa de la mar y cayó en mis manos el n.º 17 de nuestra revista, correspondiente al mes de abril, no la abrí siquiera pensando en las largas horas que tendría en la mar, y al 6.º ó 7.º día de navegación (después de la fase de acople) la abro y me pongo a leer, como creo que sólo se lee en un barco, artículo por artículo de cualquier cosa que te cae en las manos.

Al principio le doy un repaso general y luego me paro en lo que ha llamado más mi atención, aunque no cabe duda después iré releendo. Uno de los comentarios que me hizo «frenar» fue el publicado sobre la convivencia en la mar, y que lo firmaba don José Evaristo Méndez Barcia, capellán del Apostolado del Mar, me llamó la atención la forma con que enfoca este señor este punto tan delicado, ¡pienso yo!, pues lo hace de una forma muy respetable y que no trato de criticar en absoluto, sino simplemente decir que me parece demasiado superficial y con demasiadas estadísticas y de una forma muy generalizada. La convivencia a bordo y la repercusión que todo ello conlleva en la personalidad del marinero es un tema demasiado importante y que tan poco caso le hacemos, y que tanto sufrimos los marinos en nuestras «carnes».

Hay que estar ahí dentro de ese barco con sus 30, 40 ó 50 días de mar sin tocar puerto, con esos espacios superreducidos, con mal tiempo, durmiendo mal, comiendo a saltos, con el mismo paisaje exterior constantemente, con una vida personal exterior de una monotonía total y una vida interior brutal que llega a «machacarte» el cerebro. Te acuerdas de los tuyos, de tus problemas, de la familia, de esos padres mayores que has dejado en tierra, de esos hijos que están ahí con su madre, todos solos, día tras día, fiesta tras fiesta.

¡Papá viene pronto, pórtate bien que le diré lo malo que eres! Cuando venga papá iremos..., cuando venga papá haremos... Cuando venga papá... siempre igual ¡pobre mujer!, que voluntad, que vida tan dura la de ella. Esto también es otro modo de convivencia en la mar, no en la mar física, pero sí a consecuencia de ella esta mujer está obligada constantemente a convivir con esa soledad generada desde el mar y que tiene que superar sea como sea. Tú mientras tanto en el barco, hablas poco, los temas son siempre casi los mismos, te saturas, piensas, días enteros en que ni se habla, todo es maquinal pero interiormente no paras de pensar, decides darte descanso, no pensar, no martirizarte, rechazar todos estos pensamientos de tu mente, pero... ¿lo consigues?, a veces, buscas incluso refugio en el trabajo, la actividad te evade algo y te da paz interior. Haces proyectos, piensas, cuando llegue haré esto o aquello, hablaré con aquel o me irá a tal sitio, y cuando llegas ¿qué pasa cuando llegas?..., ni hablas con aquel, ni vas a aquel sitio, ni haces nada, simplemente te olvidas de lo que te ha martirizado en la mar, no haces ninguno o casi ninguno de todos los proyectos que tanto pensaste hora tras hora en ese camarote. Entonces ¿qué pasa? Sencillamente que vas de «loco», vas contra reloj, te conviertes en un velocista nato, vas contra reloj en todo. Abrazas a tus hijos y los abrazas «más fuerte», sí, más fuerte, no sé, con una intensidad diferente, vas al campo con tu familia y saltas con tus hijos, corres, juegas, dialogas con ellos, quieres exprimir hasta el último segundo de esa tarde que después sabes vas a recordar muchas veces, es cierto, son muchas cosas, muchas situaciones en la que un marino lo tiene difícil en cuanto a convivencia, simplemente con él mismo a bordo y después con su entorno, familiar, social, etc.

C. MARTIN
Mecánico Naval Mayor

• SALVAMENTO CON HELIPCOTEROS

El Coronel Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR), en relación con el artículo publicado en la revista AETINAPE n.º 17, titulado: «Ayuda prestada por helicóptero», nos envía el siguiente comentario, con el ruego de que sirva como aclaración y ayuda.

«Estimados señores: Nos ha sido muy grato recibir y leer el número correspondiente a abril de su revista, en especial debido al interés que para nosotros tiene la colaboración titulada «Ayuda prestada por helicóptero».

La hemos estudiado con cariño y rigor por entender que para un salvamento en la mar es imprescindible el perfecto entendimiento entre las dos tripulaciones: la del barco y la del helicóptero. Con este ánimo nos hemos permitido opinar sobre su contenido. Por lo que respecta a los «controles mientras espera la llegada del helicóptero» se podría añadir:

h) El piloto del helicóptero indicará como va a efectuar la operación de rescate cuando vea la situación del barco.

j) Dejar que el arnés toque previamente el suelo o agua.

m) Indicar la posición cada media hora o solicitud del helicóptero facilitará a éste su arribada directa al barco.

En las «operaciones de izado» resaltar la gran importancia del punto «f» sobre documentación y medicación y añadir:

i) Vigilar que el cable de la grúa del helicóptero esté libre en todo momento sin engancharse a nada.

• AUTO DE LA AUDIENCIA NACIONAL

Con fecha 24 de junio de 1987, el Boletín Oficial del Estado (BOE) publica para conocimiento de las personas que tuvieran interés directo en el tema, el Recurso Contencioso Administrativo presentado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME) contra la resolución del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de fecha 11 de diciembre de 1986, sobre autorizaciones permitiendo el embarque de titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

AETINAPE se personó debidamente ante la Audiencia Nacional, sección primera de lo Contencioso Administrativo, como parte codemandante juntamente con la Administración, siendo a partir de entonces parte en el procedimiento.

El 2 de septiembre de 1987, la Audiencia Nacional mediante auto de dicha fecha no suspende la autorización concedida al no haber prueba alguna ni argumentación suficiente de la cual se pueda deducir que al COMME se le causen daños de difícil reparación al permitir el embarque de personal no titulado al cual evidentemente también, y esto es importante, podría haber afectado la suspensión.

Es indudable que el COMME que ha solicitado del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ciertos documentos para la ampliación del expediente administrativo, planteará en su día su demanda, puesto que ahora no lo ha hecho o al menos a AETINAPE aún no se le ha comunicado.

La labor desplegada por esta Asociación está teniendo frutos positivos, ya que la postura de la Dirección General de la Marina Mercante se ha tornado más dialogante.

Efectivamente durante la primera quincena de octubre se mantendrá una reunión entre la Dirección General de la Marina Mercante y los representantes de AETINAPE para tratar de darle una solución o encaje legal a los problemas planteados.

• SOBRE TITULOS Y TARJETAS

Ante la preocupación de muchos compañeros por la demora en la recepción de Títulos y Tarjetas de Identidad Profesional Marítima, AETINAPE se ha puesto en contacto en múltiples ocasiones con las autoridades competentes tanto en la Secretaría General de Pesca como en la Dirección General de Marina Mercante, haciéndoles llegar el malestar que crean las largas demoras en la expedición de Títulos y Tarjetas, por ello las autoridades competentes se han comprometido, fundamentalmente la Secretaría General de Pesca donde es más grave la situación, a tratar de paliar con los medios que sean necesarios para tratar de normalizar en los próximos meses este grave problema.

• ACLARACION DE CAIXA GALICIA

AETINAPE

Muy señores nuestros:

Como continuación a la conversación telefónica sostenida con su Sr. Presidente y referente a los recibos de esa entidad correspondientes al 3.º trimestre del 87 y del 2.º semestre del mismo año, adeudados con fecha 10 de agosto del presente año, se produjo una incidencia con los recibos que se transmiten por medio del Servicio de Intercambio de Cajas de Ahorro (SICA) y que se adeudan a distintas Cajas de Ahorro Confederadas.

Dicha incidencia, que se limitó únicamente a este tipo de recibos, fue que se crearon dos recibos exactamente iguales, el primero de ellos se envió por correo a los distintos beneficiarios sin ningún tipo de asiento contable, lo que lleva consigo evidentemente, que de ninguna manera se ha podido adeudar en la cuenta de los interesados.

Al darnos cuenta de este envío indebido, se creó el segundo recibo al que se le estampó el sello de «DUPLICADO», el cual fue el que se transmitió a través de la Confederación Española de Cajas de Ahorro para su adeudo en las cuentas que los beneficiarios tienen en las Cajas de Ahorro Confederadas.

Por todo lo expuesto, pueden transmitir, si ustedes lo estiman oportuno, a sus asociados, que los recibos correspondientes a las facturaciones arriba indicadas y que corresponden a adeudos en Cajas de Ahorro y que no llevan estampado el sello de «DUPLICADO», no tienen validez alguna, a ningún efecto, y el único válido es aquel que lleva estampado el tan repetido dato de «DUPLICADO».

Rogándoles disculpen las molestias que le hemos ocasionado con esta incidencia que esperamos no vuelva a repetirse, aprovechamos la ocasión para saludarles muy atentamente.

• TELEFAX DE AETINAPE

AETINAPE pone en conocimiento de todas aquellas personas, autoridades, medio de comunicación, etc., que el número de Telefax es el siguiente: 981 - 29 95 77.

• VISITA AL NUEVO CONSELLEIRO DE PESCA

Una representación de AETINAPE encabezada por su Presidente, visitaron al recién nombrado Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Sr. Rodríguez Peña, los representantes de AETINAPE expusieron al Conselleiro de Pesca la situación actual del colectivo Náutico-Pesquero y le brindaron el apoyo de la Asociación al objeto de favorecer el clima necesario encaminado a dar una respuesta positiva a los graves problemas que tiene planteados el sector Marítimo-Pesquero gallego. Por otra parte, se le expuso la discrepancia de AETINAPE en cuanto al funcionamiento de la Inspección Pesquera de esta Comunidad Autónoma, haciéndole ver la incongruencia que supone que los Náutico-Pesqueros puedan acceder a la Inspección Pesquera Comunitaria y se les vete en la Inspección de la Xunta, dándole prioridad a personas ajenas al sector, lo que supone un agravio y va en detrimento de la población Marítimo-Pesquera gallega. Galicia como cualquier Comunidad Autónoma no puede ser campo de pruebas en el ámbito Marítimo-Pesquero, ya que sus graves problemas necesitan de una respuesta urgente.

Se le explicó el contenido de los actos a desarrollar durante las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras y a su vez se le invitó a asistir a las mismas. Esta reunión giró en tono cordial, no obstante los Náutico-Pesqueros se mantendrán con toda firmeza hasta conseguir corregir el desaguado creado por una política ambigua y sin norte que ha supuesto el incremento de la conflictividad en las aguas de esta Comunidad, con un agotamiento de sus recursos y la falta de una planificación responsable y racional, añadiendo a esto que la mayoría de los miembros responsables de la Inspección Pesquera son un auténtico grupo de profanos, ahora bien, la responsabilidad política la tienen quienes en lugar de defender los intereses del sector Marítimo-Pesquero gallego, se dedicaron a colocar burócratas e inexpertos al frente de este delicado asunto, los resultados ya los predijo en su momento AETINAPE, francamente nefasto y a los hechos nos remitimos.

• VISITA AL MAGNÍFICO EXCMO. SR. RECTOR

El Presidente de AETINAPE y el Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico visitaron al Rector de la Universidad de Santiago de Compostela con el propósito de informarle del contenido y de los objetivos a llevar a cabo con motivo de la celebración de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras. La reunión se ha desarrollado en un grato ambiente de cordialidad y ha servido para informar al Rector de la orientación que los Náutico-Pesqueros desean darle a sus enseñanzas; aprovechando dicha visita el Presidente de AETINAPE invitó en nombre de la Asociación al Excmo. Sr. Rector al honrarnos con su presencia en el acto de apertura de dichas Jornadas, aceptando a su vez dicha invitación y mostrando mucho interés por su parte en conocer en mayor medida el sector Marítimo-Pesquero.

• NUEVA OFICINA EN EL PAÍS VASCO

Recientemente se ha inaugurado una nueva oficina en la Delegación de AETINAPE en el País Vasco, que indudablemente es el premio al esfuerzo que los compañeros de AETINAPE están llevando a cabo en aquella Delegación. Por ello desde estas páginas y en nombre de AETINAPE queremos agradecer todo el apoyo y colaboración que personas e instituciones están llevando a cabo con nuestra Delegación, y en especial a don José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, quien ha tenido la deferencia de visitar esta nueva Delegación de AETINAPE.

La dirección es la siguiente: AETINAPE. Lonja de Pescadería, 1.º piso. Pasajes de San Pedro. Guipúzcoa.

• 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 de esta forma facilitarnos nuestra labor.

• CONVOCATORIAS DE OPOSICIONES

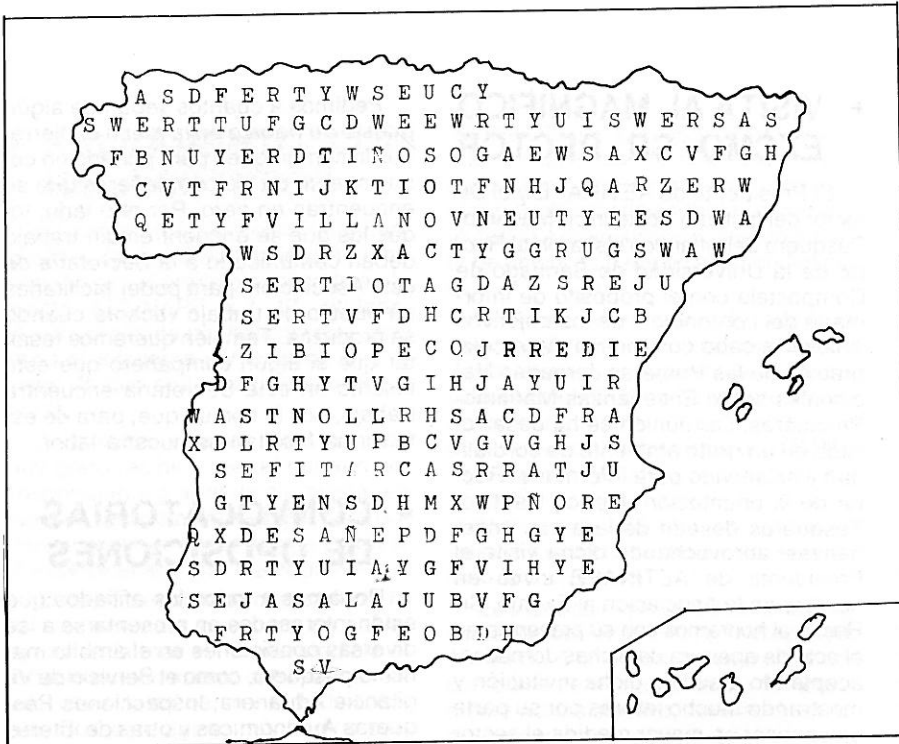
Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones en el ámbito marítimo-pesquero, como el Servicio de Vigilancia Aduanera, Inspecciones Pesqueras Autonómicas y otras de interés para el colectivo náutico-pesquero, se dirijan a la Secretaría de AETINAPE.

ULTIMA HORA

• CESE EN LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

El B.O.E. de 21-10-87 publica el cese del Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación, don Juan Trigo del Río, por una Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones del 15-10-87. El Sr. Trigo, destacado miembro del COMME, accedió a este cargo de manos del actual Director General del Departamento, Sr. Madieto, siendo además uno de los participantes activos en la confrontación entre los Náutico-Pesqueros y la Dirección General de la Marina Mercante.

PASATIEMPOS



SOPA DE LETRAS

En esta piel de toro se encuentran los nombres de 10 cabos

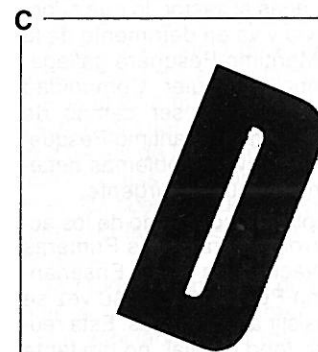
A Un hombre rema a favor de la corriente a razón de tres millas por hora, y en contra a una milla por hora. ¿Cuál es la velocidad de la corriente?



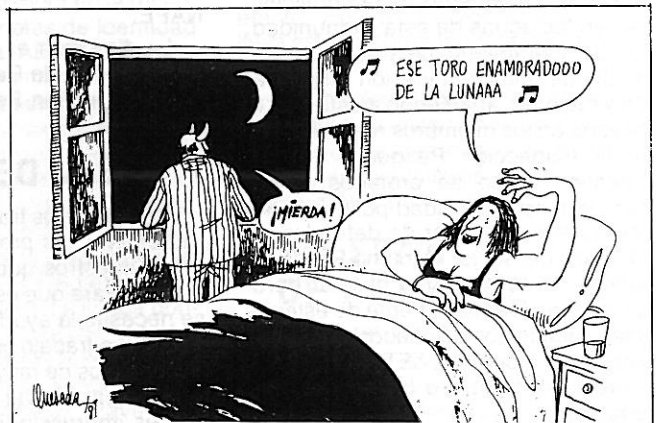
B TRANSFORMACION

G					V
A					E
V					R
I					G
A					A

Transformar GAVIA en VERGA paso a paso mediante palabras que se diferencien de la inmediata anterior en una sola letra.



¿Qué le ocurre a Luisa?



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

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AFILIADO N.º

Apellidos

Nombre E. Civil Edad

Nacido en Provincia el día

Hijo de y de D.N.I. n.º

Domicilio n.º Teléfono

Localidad Provincia

Título que posee N.º

Empresa Rama
(Pesca · Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Banco o Caja de Ahorros N.º C/c.

Oficina de N.º L/Ahorro

Titular D.

en a de de 198

Muy Sres. Míos:

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

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 8-1º Izqda. 15006-LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 2.000 pesetas, y la cuota mensual de 550 pesetas.

SERVICIOS

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES AMADO, S. A. La Coruña
Glorieta Cuatro Caminos, 7 (981) 294888

BANCOS

BANCO DE BILBAO
Of. Puerto Pesquero (981) 297388
Of. Principal (981) 212400
Cantón Pequeño, 18-21. La Coruña

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA
Of. Puerto. C. Arenal, 1 ... (981) 292700
Of. Pral. Rúa Nueva, 30 ... (981) 211211
CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO
Polcarpo Sanz, 21 (986) 434733

EFFECTOS NAVALES

PAZBEN. C/ Tauro, 80-2.º
Las Palmas de G. Canaria. (928) 267652
COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.
C/ Juan Rejón, 127. Las Palmas de Gran
Canaria (928) 272727-272345

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

ELECTRICIDAD J. MAILLO C., S. L.
Urb. Cebadal, Vial 1, Parcela 195. Puerto
de La Luz. Las Palmas de Gran
Canaria (928) 267004-08
Particular (928) 231027

GENERADORES ELECTROLITICOS

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

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

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

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

ELECTRONICA

HISPANO RADIO MARITIMA, S. A.
Julián Camarillo, 6
28037 Madrid (91) 7543700
Télex: 42727 HRMJE

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) ... (943) 398757
TRICASA. Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela
30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852
TECNASA, Técnicos Navales, S. A.
Explanada Muelle Rivera. Edif. Showhispan
Las Palmas de G. C. (928) 268146-264969
Télex: 96421 TNLP-B

VOLVOMAR, S. A.
Benartemi, 15 - Puerto de la Luz
Las Palmas de G. Canaria. (928) 223657

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

PESCADOS VARIOS

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

PINTURAS NAVALES

MELDORF. Carretera de Madrid, Km. 600
La Coruña (981) 635000

PROVISIONISTA DE BUQUES

CASA CUENCA «SHELL»
Pontejos, 5. La Coruña ... (981) 223776
SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9
Las Palmas de G. Canaria. (928) 278436
CASA JOSE MANUEL. Pastor Díaz, 22
La Coruña (981) 290734-293285
Particular (981) 223556
Télex 86209 Cajo-E

REDES

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

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes ... (943) 390241
REMOLQUES GIJONESES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo.
Gijón 342101-321295

SUMINISTROS NAVALES

SUMIN-NAVAL
Calle Coruña, 42. Vigo (986) 201718
TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro
(Guipúzcoa) (943) 391944
GAMBUZA
Serafin Avendaño, 6
Vigo 430007-431273 - Part. 201927

TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L. C/ Juan Rejón, 94. Puerto
de La Luz (Las Palmas) ... (928) 264030
MARTINEZ. Carretera del Puerto, s/n.
San Ciprián-Lugo.. (982) 594292-594154
TALLERES DE LA GUARDIA
Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz
(Las Palmas) (928) 266486
MANUEL SILVA, S. A.
El Musel-Gijón (985) 311891 / 08

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

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

TALLERES NAVALES

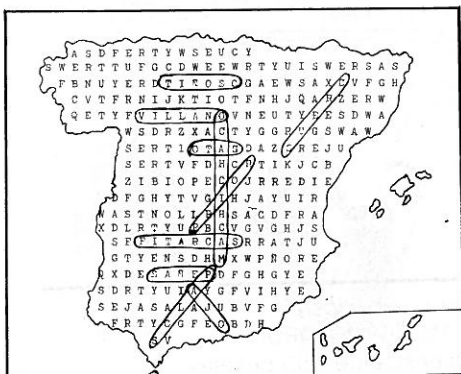
TALLERES MEDIN. Varaderos de la
Dársena. La Coruña (981) 207068
EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063
NAPESCA. Urb. El Cebadal, Vial 11,
Parcela 234. Las Palmas
de Gran Canaria .. (928) 274295-271233
266587-266247

TURBOCOMPRESORES NAVALES

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

AETINAPE agradece a todos
su colaboración y apoyo
restado a las páginas de este
Boletín Informativo, espe-
cialmente a sus anunciantes;
al tiempo que recuerda a sus
asociados que, de igual ma-
nera, los tengan en cuenta a la
hora de hacer sus pedidos.

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS:



SOPA DE LETRAS

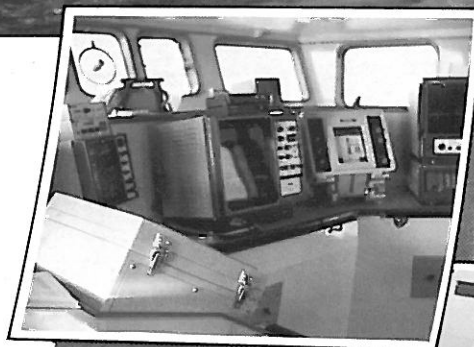
1. Palos
2. Machichaco
3. Gato
4. Prior
5. Sacratif
6. Tiñoso
7. Ajo
8. Peñas
9. Creus
10. Villano

- A. Una milla
- B. Gavia-Savia-Salia-Valia-Varia-Veria-Verga
- C. Está decaída

Cada vez más armadores confían en **FURUNO®** ...



...también en Nueva Zelanda



El arrastrero "AMALTA EXPLORER", recientemente entregado por C.N. SANTODOMINGO, es una prueba más de la confianza que los armadores de todo el mundo tienen, desde hace muchos años, en los equipos electrónicos FURUNO.

Este buque ha sido equipado en su práctica totalidad con equipos FURUNO de altas prestaciones, tanto para pesca como para navegación.



FURUNO®
Imbatible en calidad.

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello, 50 / 28001 MADRID / Tel. 435 95 20 / Telex 22884

O al distribuidor más próximo:

VIGO: Nautical 22 62 01/2 • **LA CORUÑA:** Radamar, 23 34 32 • **GIJÓN:** Edimar 35 34 51 • **BILBAO:** Nautical 435 15 08 • **S. SEBASTIAN:** A. Quecedo 42 33 35 • **TARRAGONA:** E.N. Ortiz 21 07 43 • **ALICANTE:** Nautical 22 44 68 • **S. PEDRO PINATAR:** A. Miñana 18 16 61 • **ALMERIA:** Queromar 25 68 32 • **MOTRIL:** J. G.ª Antúñez 60 08 80 • **MÁLAGA:** J. Hidalgo 21 49 07 • **CADIZ:** Electrónica Naval del Sur 65 37 60 • **LAS PALMAS:** Nautical 26 18 24 • **MADRID:** Nautical 457 05 42

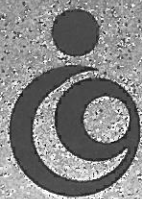
TRABALLAMOS CON ILUSION, PARA ABRIR A TODOS NOVAS ILUSIONS

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 grao de profesionalidade
a todos os niveis

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



CAIXA GALICIA