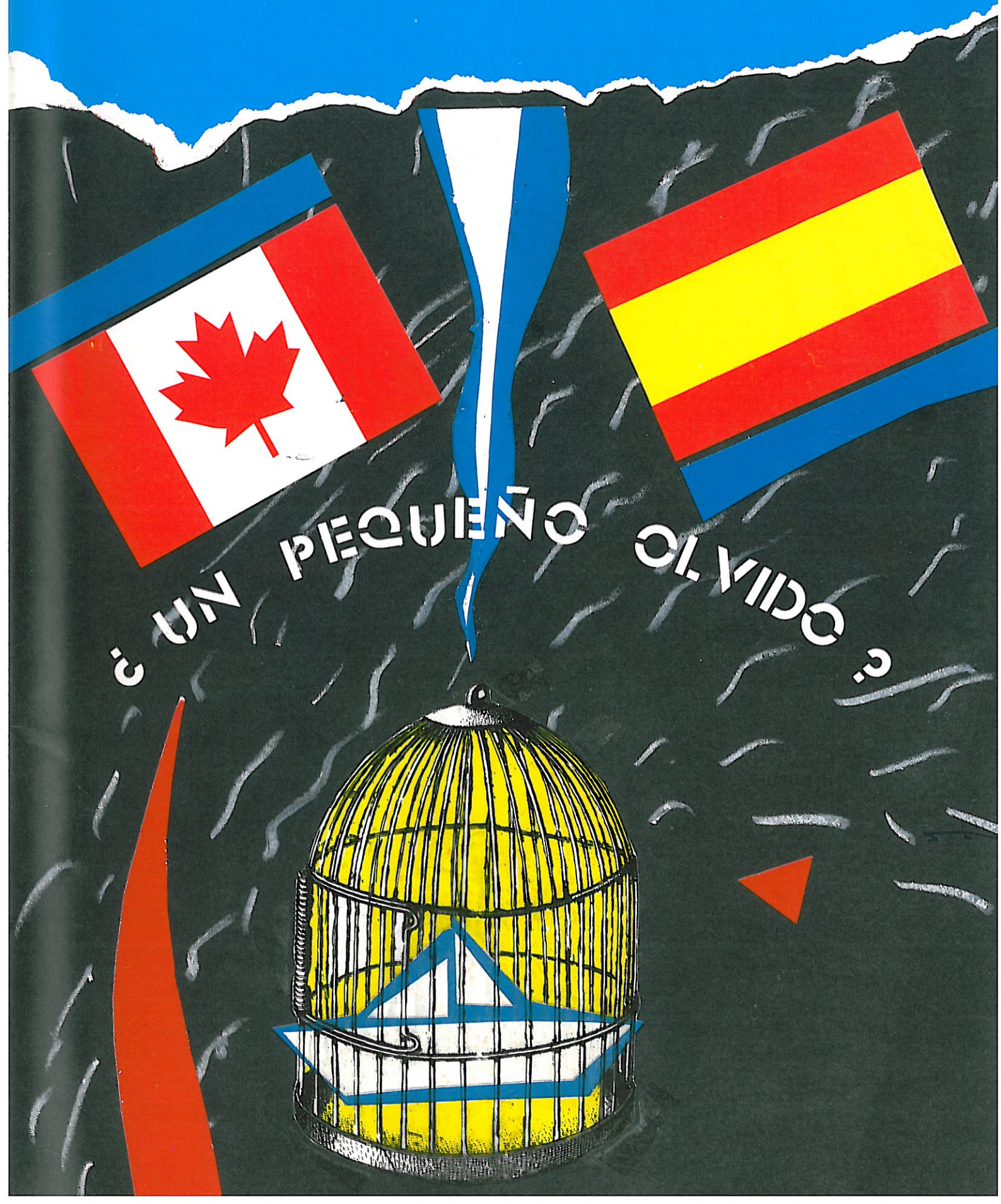


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

ABRIL 88 - N.º 21



En equipos electrónicos

HRM siempre por delante

LAS MEJORES MARCAS

HISPANO RADIO MARITIMA ha conseguido reunir las mejores marcas del mundo, en cada uno de los diversos tipos de equipos electrónicos para buque.

Hoy, la gama HISPANO RADIO MARITIMA está respaldada por estas grandes marcas que con sus potentes medios técnicos, garantizan la mejor tecnología.

Ya no es necesario "ir de compras", HISPANO RADIO MARITIMA le ofrece los mejores equipos y en las mejores condiciones.

EL MEJOR SERVICIO

Con 26 delegaciones propias, 35 agentes homologados y la red mundial RAMAC, HISPANO RADIO MARITIMA está en condiciones de garantizarle el mejor y más personalizado SERVICIO, para sus equipos electrónicos.

Una extensa red que cubre toda la costa española, peninsular e insular.

Confíe en nuestros profesionales, ellos entienden que Vd. exija contar con un eficaz servicio post-venta.



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**



Julián Camarillo, 6. Tel. 754 37 00
Telex: 42727 HRMJ E - 28037 MADRID

MARRUECOS. DESACUERDO CON EL ACUERDO

Era ya muy sospechoso el hecho de que el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, tratase de convencernos de lo positivo que era el Acuerdo que se estaba preparando en Bruselas durante los últimos días del mes de febrero. Inducían a la sospecha dos cosas: la insistencia del ministro en resaltar ciertos «aspectos positivos» (como que en el pago de los cánones intervendrá también Luxemburgo, que no tiene pesca, o que sólo hubo una reducción de unas 1.360 toneladas de pescado de las 81.960 permitidas el pasado año; o que de momento no será necesaria la descarga del producto en puertos marroquíes).

Lo cierto es que muchas veces los ministros no tienen la fuerza argumental suficiente como para dejar con la boca cerrada a todo un sector que, inmediata y solidariamente, manifestó sus preocupaciones. Pero no sólo a los mercaderes preocupa la prosa de este Acuerdo que nadie —excepto el Gobierno— dudó en calificar de negativo.

Los profesionales que día a día aguantamos el envite del Atlántico marroquí con la susceptibilidad cierta de que la lucha del Frente Polisario roce nuestras embarcaciones y afecte a nuestra piel, nos sentimos un tanto despreciados. Por una parte, denunciar el que los responsables de la ejecución de los acuerdos, en este caso los Titulados Náutico-Pesqueros, tengan que conocerlos a través de conductos no adecuados, ya que a veces llegan un tanto deformados y en muchos casos ni se conocen, ante este grave hecho que viene generando la Administración desde hace años, aprovechamos para llamar su atención ante esta falta de responsabilidad que produce gravísimos problemas a las tripulaciones. En el caso de este documento que hemos ido conociendo a través de los más variopintos medios, éste tampoco recoge, como sucede en tantos otros casos, las medidas oportunas para agilizar gestiones en caso de conflicto —problemas que pocos días después del inicio de las faenas ya habían aparecido en buen número—, o los mecanismos de control necesarios para evitar las discutibles «interpretaciones» alahuítas de la letra del Acuerdo, pues no hay que perder la perspectiva de que firmar un Acuerdo con Marruecos no es igual que firmarlo con un país europeo o de un nivel económico algo más parecido al nuestro. Tengamos en cuenta que la situación socioeconómica de Marruecos se encuentra bajo mínimos: «Sólo quienes padecemos los asaltos indiscriminados y los actos de piratería como el robo de objetos personales, dinero a las tripulaciones y víveres por las pobres patrulleras alahuítas sabemos que los guardias al servicio de la Corona de Hassan pasan hambre y asumen como principal actividad los trapicheos, el comercio negro del contrabando o la simple apropiación ilegal que les proporciona unos beneficios extraordinarios para sus maltrechas economías particulares. La Ley de la Selva es muy frecuente en esa zona del Magreb y ello no se contempla en los acuerdos. Los Estados se contentan con cualquier derecho positivo, por muy alejado de los ciudadanos que éste se escriba, y los Armadores, ven en cualquier mínima protesta ante la actitud policial marroquí, un enrarecimiento de las relaciones que puede afectar a sus arcas. Y los profesionales, como siempre, en el centro de la discordia; a ello hay que añadir las recientes advertencias del Frente Polisario a todos aquellos que faenan bajo pabellón marroquí, y son muchos los Náutico-Pesqueros que están en esa difícil situación, no por su culpa, sino que la necesaria y digna supervivencia les obliga a trabajar en esas duras condiciones, ya que los diferentes Tratados están aniquilando paulatinamente la flota de nuestro país. En consecuencia, son las autoridades españolas y comunitarias las que han de exigir las medidas de control necesarias para salvaguardar la integridad física de nuestros pescadores, de lo contrario ellos serán los responsables de cualquier agresión que pueda producirse en esa zona de permanente actividad bélica. En medio de las garras del dragón económico que es la Comunidad, y del garfio del alacrán del desierto que es el Reino de Hassan.

SUMARIO

NORTE - Marruecos. Desacuerdo con el acuerdo.	1
COLABORACIONES - ¿Quién controla el sector mejillonero furtivo	3
" Asturias mira al mar desde la Cadena «SER»	5
" Autobiografía de una pescadilla	7
" Dimensión internacional de la pesca española	11
" La pesca y sus problemas	13
" Breve comentario a las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras	14
" ¿A qué estamos jugando	15
" Acerca de la reforma de la Enseñanza	17
" La asistencia médica a bordo y los programas comunitarios MAC - NET - FORMAC - FARMAC y Proyecto HALIOS	19
CONFERENCIA - Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras	24
INFORME - El Capitán del «Botalón» ha sido abandonado por el armador	28
ENTREVISTA - González Arias: con la condena demostraron su inocencia	30
INFORME - AETINAPE pedirá a la CEE medidas contra las arbitrariedades en el apresamiento de barcos pesqueros	33
" La CEE tampoco firmó un buen acuerdo con Hassan	35
" «CASON», celebran un éxito que o existió	37
" «CASON» y COMME, amores que matan	39
" Las negociaciones con Madrid, interrumpidas	40
" Convenios y otros instrumentos convencionales de la OMI	41
OPINIONES -	48
NOTICIAS -	51
PUBLICACIONES -	57
PASATIEMPOS -	58
SERVICIOS -	60

AETINAPE

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

N.º 21 - ABRIL 1988

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

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

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 43 07

15006 - LA CORUÑA.

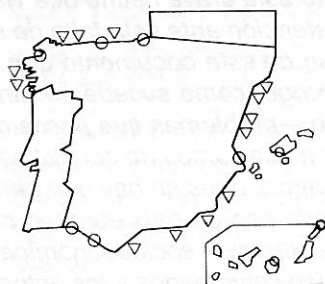
Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - LA CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982

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



○ DELEGADOS
▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

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

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

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

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

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

HUELVA:

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

ARRECIFE DE LANZAROTE:

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

VIGO:

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

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

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

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

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenz Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMINAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

SAN CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

PALMA DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Eugenio Arufe Vidal
José M. Hermo Barreiro
Celso Cabaleiro Prado
Ramón Dacosta Alonso

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

ALMERIA:

Juan López Soto

PUERTO DE SANTA MARIA:

José A. Maseda González

AVILES:

Antonio Asteizna 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 NUMERO DE:

José M. García Piay, Angel García Fidalgo, Alvaro Fernández García, Pedro Valdés Fernández, José Oliveira Avendaño, Pastor Sánchez Vázquez, Juan Manuel López García, Francisco Eiroa del Río, Fernando Alvarez Blázquez Fernández, Kevin Kream, José González Arias.



¿Quién controla al sector mejillonero furtivo?

Por D. JOSE M. GARCIA PIAY
Capitán de Pesca

La producción de mejillones en «bateas» en las rías gallegas ha sido siempre cuestionada por amplios sectores de gentes de las riberas, dedicadas desde siempre a la pesca tradicional. Las instalaciones de «bateas» en polígonos, ocupando amplios espacios de mar en las zonas más abrigadas de las costas y, en el caso de Galicia, las mejores ensenadas en los márgenes de las rías ha sido siempre fuente permanente de conflictos entre «cultivadores» y pescadores.

Estos problemas que antes estaban ocultos a la opinión pública, en función de las estructuras administrativas que se encargaban de la concesión de las licencias para la instalación de viveros, y de la total subordinación de las Cofradías de pescadores al orden establecido, dentro del antiguo Sindicato de la Pesca, empezaron a salir a la luz al tener los pescadores la facultad de manifestar sus opiniones libremente. Por ello, en los últimos años, tenemos por lo menos una «guerra del mejillón» por campaña marisquera, aparte de otras «guerras» en todo tipo de pescas, que se declaran entre los pescadores que emplean diferentes artes y modos de pescar.

Las «batallas» más importantes de las «guerras del mejillón» se sitúan casi siempre en la Ría de Arousa, donde están ubicados los mayores efectivos del sector mejillonero, hoy día bien organizado, con asociaciones de cultivadores fuertes, e incluso agrupadas en una Federación. Y cuando estallan los conflictos, son estos organismos los que con «sus razones» defienden unos,

privilegios que nunca se le han concedido a otros sectores que tienen sus medios de vida en las aguas de la Ría.

Si consultamos el Reglamento para la Explotación de Viveros situados en la Zona Marítima, Decreto 2559/61 de 30 de noviembre, firmado por D. Francisco (naturalmente), en su artículo 1 dice: «El cultivo total o parcial de especies marinas en instalaciones apropiadas en zonas marítimas, constituyen una actividad pesquera, y tiene por objeto conseguir que las especies cultivadas sean de mejor calidad y mayor rendimiento».

En este Reglamento, se describen los espacios de mar dedicados al cultivo de moluscos en viveros (bateas), y en la Ría de Arousa las OO. MM. de Comercio de 16-6-63, 5-9-63 y 27-11-63 destinan a estos usos 37.486.997 metros cuadrados divididos en 38 polígonos, con capacidad de 3.313 «bateas».

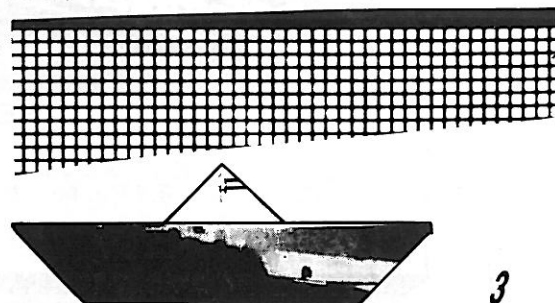
El artículo 12, fija las superficies útiles de cultivo en un máximo de 500 metros cuadrados por vivero, con un margen de un 5% en las medidas de los emparrillados y en los flotadores. A título de excepción, la Dirección General de pesca podía autorizar viveros con mayor superficie, en caso de que se considerase conveniente para el incremento de la industria.

El artículo 21 detalla las normas para proveerse de las semillas en los bancos naturales de la costa, y el artículo 26 de la semilla producida en los viveros.

Naturalmente, la realidad hoy debe ser bastante diferente, por la instalación de «bateas» autorizadas en fondeos fuera de las superficies de los polígonos, cuyo número solamente pueden conocer los responsables de la ad-

ministración, si han sido fondeadas legalmente. Por lo que sale a la luz cuando se inician las guerras, parece ser que también existen «bateas ilegales». Sería interesante conocer su número, y por qué son ilegales. Y también sería interesante conocer si, en posiciones de fondeo, distancias entre viveros, superficies de cultivo, luces de posición, etc., se están cumpliendo los Reglamentos, puesto que ahora «la Administración está más cerca de los administrados».

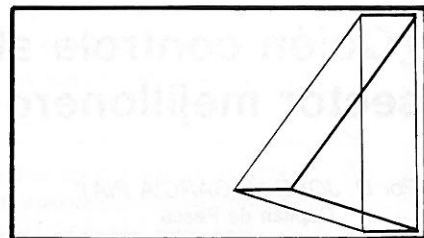
Tal vez la faceta más conflictiva del cultivo de mejillones sea originada por la provisión de semillas. Alguno de nuestros administradores tendrá que analizar las causas por las que el sector mejillonero gallego no es capaz de producir la semilla que necesita para su engorde, y tiene que recurrir después de 25 años de explotación a la esquilmación de la semilla salvaje, que por medios naturales se cría en las rocas de nuestras costas. Sería interesante conocer por qué un sector que dice producir en la Ría de Arousa más de 220.000 toneladas en 2.342 bateas, no es capaz de abastecerse de semillas, disponiendo de una superficie de mar de más de 3.800 hectáreas, rica en plancton, con clasificación biológica entre 6 y 8.



COLABORACIONES

Ahora, además de Cofradías «rebeldes», que defienden los intereses de sus socios, existen otros organismos para la defensa de la naturaleza que, ajenos a intereses de clases o de grupos, denuncian ante la opinión pública la esquilmación de los recursos naturales inmaduros, y la degradación de nuestras rías y costas. En sus denuncias apuntan directamente a los responsables de turno, que no son otros que aquellos que desde profesiones ajenas al mar, y sus gentes, no tienen el menor reparo en convertirse en administradores de las cosas de la mar salada.

Al ser traspasadas las competencias de la Administración Pesquera en aguas interiores a las Comunidades Autónomas, es ahora el Parlamento gallego el que tiene que legislar sobre la materia, y la Consellería de Pesca —que en nuestra Comunidad se parece al Guadiana, que aparece y desaparece según los vaivenes de nuestros políticos— la encargada de hacer cum-



plir los Reglamentos. Por eso, nuestros administradores en las cosas de la pesca, han empleado la mayoría de los recursos económicos de su departamento en crear y ampliar un costosísimo aparato represivo, para perseguir enconadamente a los pescadores-mariscadores rebeldes, que no cumplan los Reglamentos. No importa que esos Reglamentos no sean los más idóneos para una mejor explotación de los recursos naturales de nuestras aguas y fondos marinos.

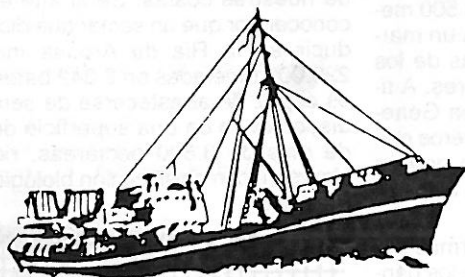
Estos administradores hasta hace muy poco tiempo permitían la esquilmación del mejillón de nuestras costas,

y facilitaban permisos para la recolección de semilla salvaje al sector mejillonero, mientras que perseguían constantemente a otros pescadores, que en uso de sus derechos, quieren pescar el mejillón que existe en los fondos de la ría. El tratar de negarle a estos pescadores el derecho a pescar, catalogándolos como «furtivos», mientras que a las «bateas» no autorizadas se les llama «ilegales», y a su producción nadie la califica de pesca furtiva, está demostrando que el aparato represivo creado por la Consellería de Pesca se viene empleando parcialmente en beneficio de los sectores mejor organizados.

Por eso tal vez seamos muchos los que pensamos que las grandes cantidades de dinero público empleado en este costoso aparato represivo improductivo, estaría mejor invertido en el acondicionamiento de los fondos marinos, cuyos relieves artificiales incrementarían los stocks de peces y mariscos, e hiciesen imposible la práctica de sistemas de pesca nocivos.

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)



Una emisión de Radio Asturias dedicada a los hombres de la mar

«Asturias mira a la mar» desde la Cadena «SER»

Por D. ANGEL GARCIA FIDALGO
Director del programa

Todos los sábados, a la una de la tarde, en la sintonía de «Radio Asturias OM» (1521 KHz), y durante aproximadamente tres cuartos de hora, se inicia una travesía radiofónica para los hombres de la mar y que, al parecer, también interesa al resto de los oyentes de la emisora decana de Asturias; una forma más de conectar con el público haciendo, de asuntos en principio interesantes sólo para una minoría, informaciones importantes para todos.

El Principado de Asturias es la provincia española que tiene una costa abierta más extensa; esta característica ha influido, a lo largo de la historia, en nuestro pueblo.

Ahora ya no se navega como antes, y los buques de las navieras asturianas surcan todos los mares, por lo que es interesante saber dónde está cada uno de ellos, para que los familiares o amigos de los tripulantes puedan conocer

en todo momento dónde se encuentran. También interesa saber el estado de la mar en los caladeros comunitarios, donde faenan pesqueros asturianos, que se trasladan semanalmente a esas aguas, viéndose obligados a compartir las escasas licencias para poder seguir tirando.

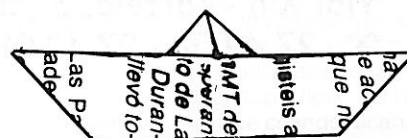
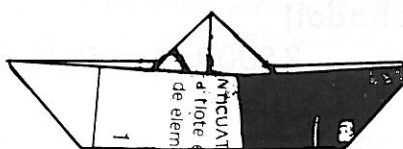
Esta información de los barcos que están fuera de Asturias se complementa si es necesario, por conexiones con alta mar para, de esta manera, seguir de cerca la noticia. En todos los programas se hace un recorrido por las Cofradías de Pescadores situadas a lo largo del litoral asturiano; desde ellas nos mandan crónicas e informaciones, así como un balance de cómo fue la semana en cada puerto.

La actividad, cada vez menos importante, de los puertos comerciales de Gijón y Avilés, también tiene un tiempo en el programa, así como todas las no-

ticias de interés para los hombres de la mar, que se ilustran con reportajes y entrevistas, saliendo al aire dentro del «Noticiero de la Mar», una de las secciones que forman el programa.

Hace ocho años, en una conversación veraniega en un refugio de los Picos de Europa, nació la idea de este programa que, año tras año, se ve enriquecido con nuevas ideas; pero las paradojas no importan, lo verdaderamente esencial es que los oyentes de «Radio Asturias» tienen todos los sábados una cita con el apasionante, hermoso y muchas veces triste mundo de la mar.

Así Angel Fidalgo, el creador y director de «Asturias mira a la mar», contribuye con su emisión a informar y servir de vehículo de expresión a los hombres del mar, los verdaderos protagonistas.

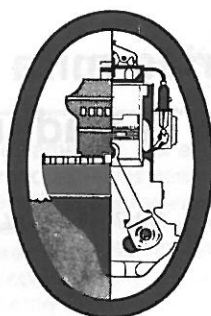


«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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

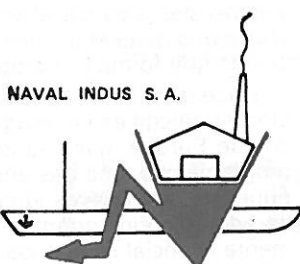


*conózcanos
a fondo*



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

Pescadería, 15
Telfs.: (943) 396501 - 397040 - 399045 - 392347
Télex: 38221 SMMR - Fax: 943 - 39 93 66
PASAJES DE SAN PEDRO - (GUIPUZCOA)



NAVAL-INDUS, S. A.

Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

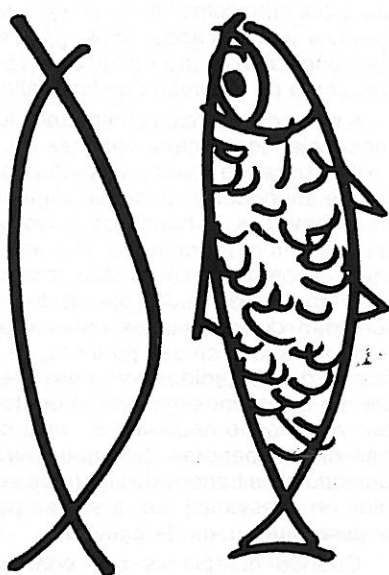
- ◆ Reparaciones de Motores, Alternadores y Dinamos.
- ◆ Reparaciones de Instalaciones Navales e Industriales.
- ◆ Instalaciones Eléctricas de Baja-Alta tensión y Comunicaciones.
- ◆ Especialidad en Electrónica Naval e Industrial
- ◆ Estudio de Proyectos en General así como mantenimiento.

Vial XIII - Parcela, 3 (El Cebadal)

☎ 27 42 04 - 27 42 08

35008 - Las Palmas de G. Canaria

PUERTO DE LA LUZ (Las Palmas)



Autobiografía de una pescadilla

Por D. ALVARO FERNANDEZ GARCIA
Biólogo-Oceanógrafo

Esta historia se desarrolla en el mar de Galicia, sobre la plataforma continental que se extiende entre la boca de la Ría de Ribadeo y la desembocadura del río Miño, y hasta unos 300 metros de profundidad, a partir de los cuales comienza una brusca caída hacia las grandes profundidades oceánicas.

Soy una pescadilla de poco más de medio metro de longitud, tengo siete años de edad y peso justo un kilo. Voy a contarte la historia de mi vida y de otras 99 hermanas y hermanos que conmigo llegaron a los fondos arenosos y fangosos de la plataforma gallega, entre unos 100 y 200 metros de profundidad, en la primavera de hace siete años.

Antes de llegar a las proximidades del fondo del mar, en realidad tuvimos ya una existencia muy ajetreada y peligrosa. Los machos y hembras adultos de nuestra población maduraron, como todos los inviernos, sus óvulos y sus espermatozoides. Y siguiendo impulsos hormonales los eliminaron por millones al agua del mar, produciéndose por atracción química millones de fecundaciones. De estas uniones salimos nosotras, también por millones, y a los tres días ya éramos unas pequeñísimas larvas de tres milímetros de longitud, y que de pronto nos vimos formando parte de ese variadísimo conjunto de algas y animales microscópicos que contiene el agua del mar y que se conoce

con el nombre de plancton. En él flotábamos también nosotras gracias a una gotita de grasa que teníamos al principio y que después se fue reabsorbiendo. Y en el propio plancton encontramos nuestro primer alimento exterior, después de consumir totalmente los restos del huevo de mamá. Así vivimos hasta alcanzar unos pocos centímetros, y allí sucumbieron millones de nosotras que no pudieron soportar cambios ambientales de temperatura, de falta de alimento adecuado, y por la gran depredación que sufrimos de otros animales del propio plancton y de peces que se alimentan filtrando agua de mar toda su vida, y dejando atrapadas en su boca y branquias los organismos planctónicos. Recuerdo que nos causaban verdaderos extragos los bancos de sardinas, de bacaladillas y de jureles, que formaban auténticas nubes. ¡Qué poco podía imaginarme entonces que de mayor me los comería yo a ellos!

Creo que sobrevivimos entre 200 y 300 millones de alevines de merluza en toda Galicia de los nacidos aquel año, los cuales, como es propio de mi especie, bajamos a los fondos fangosos, entre 100 y 200 metros de profundidad. He oído que esta es una de las mejores zonas de alevinaje de toda Europa. Como antes te decía, voy a contarte la historia de cien de esos 200 ó 300 millones de alevines que conmigo se incorporaron a la pesquería de fondo de Galicia hace ahora siete años.

A los pocos meses de llegar al fondo, en verano, habíamos alcanzado una talla de doce centímetros, y teníamos alimento adecuado gracias a unos pequeñísimos crustáceos que abundan en esas zonas próximas al fondo, que eran parecidos a gambitas y de las cua-

les nos dábamos verdaderos atracones. Sí, sin duda nuestro alimento preferido cuando éramos pequeñas eran esos riquísimos Eufausiáceos. Pero no todo era felicidad. Desde entonces vimos ya cómo muchas de mis hermanas comenzaban a quedar atrapadas en una especie de grandes coladores de red que iban arrastrándose por el fondo precedidos de cables y de dos grandes puertas que, por la presión del agua hacía que el colador llevase la boca abierta para ir atrapando peces. Y efectivamente, atrapaba muchos animales de los que con nosotros forman este ecosistema, sobre todo bacaladillas, jureles, rapés, gallos y hasta cigalas, a pesar de vivir en madrigueras que excavaban en el fondo. Claro, porque esos grandes artilugios iban levantando a su paso las capas superiores de los sedimentos, formando unas enormes nubes de fango a su paso. Todos los peces del fondo les tenemos desde muy jóvenes verdadero pavor, tanto por las espectaculares turbulencias que van formando, como por los muchísimos peces que veíamos sucumbir en ellos diariamente.

Al principio no les teníamos tanto miedo, porque nuestro pequeño cuerpo nos permitía atravesar las mallas caso de cometer la torpeza de entrar en el «gran colador». Pero las mallas de la red del final del colador tenían menos de 20 milímetros de lado, y al ir creciendo nosotras y engordándonos el cuerpo, muchas de mis hermanas comenzaron a no poder escapar a través de las mallas, quedando atrapadas y siendo subidas a la superficie. Es fácil de entenderlo, ya que cuando alcanzamos los 15 centímetros de longitud nuestro contorno en la parte más gordita del

COLABORACIONES

Podemos contar con los REA...

...los REA...



cuerpo, detrás de la cabeza, es ya de casi 6 centímetros, y con esas dimensiones ya solamente la mitad de las que entraban en la red lograban escapar. Yo misma recuerdo un día en que me descuidé y me vi atrapada. ¡¡¡El trabajo y las escamas que me costó librarme de una de esas mallas!!! Desde luego aquel día nació.

Había tantos coladores de esos arrastrados por el fondo (he oído que más de 150), y con una malla tan pequeña, que cuando cumplimos el primer año de vida ya sólo quedábamos 45 de las cien, con 16 centímetros y 33 gramos de peso cada una. De las 55 restantes, 40 sucumbieron a los coladores durante su arrastre o al ser subidas a donde el agua se termina. Las otras quince fueron cayendo comidas a lo largo del año por peces mayores que ellas, de los que siempre tratábamos de mantenernos lejos, sobre todo de los voraces rapés y escualos. Pero éstas, pobres, pagaron así nuestro tributo a la cadena de alimentación del mar. Yo misma he estado comiendo peces todo el año para sobrevivir.

Como puedes suponerte, nuestra vida el segundo año comenzó siendo mucho más difícil, a pesar de que nuestro tamaño nos hacía menos vulnerables a los depredadores y ganábamos

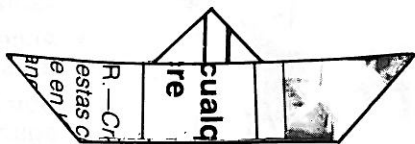
velocidad de natación para escapar. Pero ya con 17 a 20 centímetros de talla sólo la cuarta parte de mis hermanas conseguían liberarse de las mallas del final del colador por el perímetro que había alcanzado su cuerpo. De no poder burlar al colador por velocidad, cada vez había menos posibilidades de escape atravesando mallas. Pero por otra parte no andábamos ya tan agrupadas, porque nuestras necesidades de alimento ya no se limitaban a aquellos pequeños crustáceos, y nos desperdigamos y acercamos más a la costa en busca de una dieta más variada. A pesar de ello al llegar el segundo cumpleaños, con 25 centímetros y 110 gramos cada una, ya sólo quedábamos veinte de aquellas cien. Además de por causa de los coladores, recuerdo que entre esa edad y los cuatro años algunos de mis hermanos murieron en fondos cercanos a la costa, al quedar enmalladas en unos paños de red de hilo muy fino, invisible para nuestros ojos. Había muchísimos de estos paños a lo largo de toda la costa, donde menos te lo esperabas. De los coladores nos poníamos a salvo en las zonas rocosas del fondo, pero éstos estaban colocados sobre todo encima de las piedras, y cubrían largas extensiones. Oí decir que las llamaban «betas», y después

supe que eran como las volantas de las que hoy procuro andar lejos, pero en pequeño, tanto en la longitud de los paños como en el tamaño de las mallas.

A partir de los tres o cuatro años fuimos alejándonos cada vez más de la costa, buscando zonas más profundas, donde abundaba el principal alimento que comemos al hacernos mayores, que es el lirio o bacaladilla. Por eso, a partir de los cuatro años estábamos casi siempre a más de 300 metros de profundidad, donde en estas aguas abundan los bancos de ese pariente, de la familia de los gádidos como nosotras. De día estábamos más cerca del fondo, y de noche nadábamos hacia capas más superiores del agua, persiguiendo a los bancos de lirio (o de sardina en ocasiones) que a su vez perseguían las nubes de plancton.

Cuando cumplimos esa edad de cuatro años medíamos cerca de 40 centímetros (más las hembras que los machos), y pesábamos alrededor de 400 gramos. Pero ya quedábamos solamente seis de las cien con las que empecé esta historia. Y esto nos preocupaba mucho y nos sigue preocupando, porque nuestro instinto animal nos dice que hemos de reproducirnos al menos una vez en la vida para perpetuar la especie. Pero en aquel entonces ni los machos ni las hembras habíamos alcanzado aún nuestra primera maduración sexual. ¡Era dramático! Quedábamos en la pesquería solamente un seis por ciento de aquellos doscientos o trescientos millones que habíamos nacido y bajado al fondo el mismo año, y ninguno nos habíamos reproducido aún.

A partir de los cinco años de edad empezaron a madurar algunos machos, pero las hembras apenas habíamos desovado la mitad de nosotras por vez primera cuando cumplimos los siete años, como yo ahora, con medio metro de largo y medio kilo de peso, que ya hice mi primera puesta este invierno. Lo pasé fatal hasta que desové, porque al madurarme los óvulos los ovarios se hacían cada vez más grandes, y al final me comprimían las tripas y hasta el estómago. No tenía ni ganas de comer, pero ahora estoy hambrienta para recuperar todas las energías perdidas.



Ahora soy la única pescadilla de aquellas cien que he tenido la fortuna de sobrevivir, pues a partir de los cuatro y cinco años empezamos a tener otros peligros, aunque por otro lado dejamos de ser depredadas casi totalmente gracias a nuestro tamaño y velocidad de natación. En efecto, además de los coladores que seguían barriendo día a día la plataforma, en muchas zonas en que éstos no podían ser arrastrados por ser rocosas o de fondos muy irregulares (quedaban enganchados muchos de los que lo intentaban), había otros peligros para nosotros. Unos eran grandes extensiones de paño de red de hilo muy fino, que nuestra capacidad visual no percibe, en las que algunas de mis hermanas quedaron enmalladas por la parte de detrás de la cabeza. Lucharon a vida o muerte por librarse de la malla, pero no lo consiguieron, y, agotadas, una mañana temprano fueron subidas a la superficie.

En otras zonas nos ponían comida (sardina muerta) que ocultaba unos ganchos, a modo de engaño. Los oí llamar anzuelos, palangres, o algo así. Algunos de mis hermanos quisieron probar esa comida fácil, que no necesitaba persecución, y quedaron enganchados al acero por la mandíbula, coleteando furiosa e inútilmente por librarse. Sobre todo en las primaveras y veranos, después de desovar, muchas murieron así cada año porque en esa época tenemos una gran voracidad para recuperar la energía perdida en la fase reproductora del invierno y para madurar para el próximo desove.

Y ya véis. En esta pesquería de Galicia, sólo una pescadilla de cada cien consigue sobrevivir hasta los siete años y reproducirse. Están las cosas tan mal, hay tantos peligros, es tan difícil llegar a adulta, que poquísimas veces me he cruzado con merluzas grandes, de más de setenta centímetros. Cuando yo sé que en otros mares con menos coladores, betas, volantas y palangres por unidad de superficie, y con mallas más grandes en el fondo de los coladores, llegan muchísimas a mi edad, los alevines apenas son capturados, y en esas poblaciones hay muchas merluzas de más de 80 centímetros. ¡¡¡Y hasta de más de un metro!!! Aquí parece-

rían gigantes. He oído que más al norte es así, en unos mares llamados de Gran Sol y del Oeste de Irlanda. Es una pena que no nos dejen crecer más y llegar más a adultas, porque yo sé que alimento, en este nuestro mar de Galicia, habría para todas, pues hay mucho plancton y grandes bancos de pececillos, como las bacaladillas, las sardinas y otros.

La verdad, no entiendo muy bien por qué nos capturan tan intensamente cuando somos tan jóvenes, si lo que quieren los de la especie que va en los barcos es obtener la mayor cantidad posible de kilos. Si han sido capaces de desarrollar la tecnología de los barcos que hacen ruido y todos esos sistemas para capturarnos, deberían haber desarrollado también los conocimientos suficientes para saber que con el número de coladores que hay y con la pequeña malla que les ponen, y con el gran número de otros barcos que nos persiguen a lo largo de nuestra vida, están obteniendo mucho menor número de toneladas de mi especie de las que la Naturaleza les permitiría extraer a lo largo de los tiempos. ¿No se darán cuenta de que de mis cien herma-

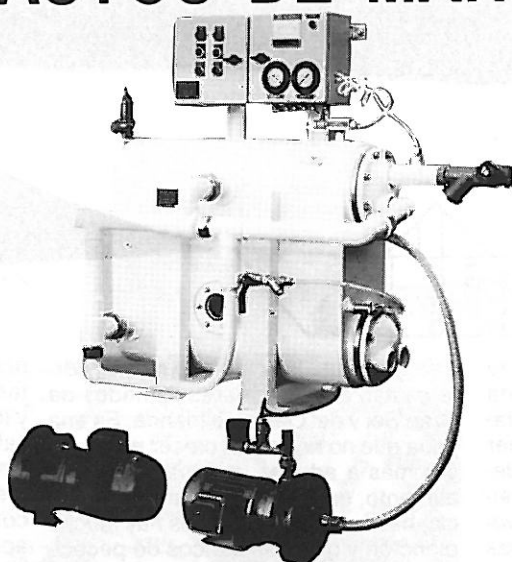
nos, cincuenta fueron capturados antes de alcanzar 100 gramos de peso, y los restantes menos de un kilo? ¿No sabrán que, de seguir así, cada vez estaremos menor número de reproductores, y que podemos llegar a ser tan pocos que el número de alevines que aportemos anualmente a la pesquería sea pequeñísimo y la población se vaya desfondando? Seguro que sí, pues en los últimos años ya hay pocos barcos que usan volantas, y los palangres van desapareciendo de muchas zonas. Los coladores siguen, porque pescan otras muchas especies con la nuestra.

Yo espero que vayan dándose cuenta, que empleen mallas mayores, que no pesquen donde se concentran nuestros alevines, y que moderen el número de barcos que nos persiguen tanto de pequeñas como de mayores. Se conservará así mi población de merluza de Galicia a lo largo de los tiempos, y los de la especie que va en los barcos, los de esa extraña especie que puede respirar fuera del agua como las gaviotas, pescarán más al cabo de poco tiempo, y mucho más a largo plazo. Supongo que es lo que a ellos les interesa, y ese es nuestro triste destino.



MEJORE EL RENDIMIENTO DE SU BARCO REDUZCA GASTOS DE MANTENIMIENTO

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



Materiales empleados
en su fabricación:

- Cupro níquel, bronce, monel, acero inoxidable y refuerzos en acero ril-sanizado.
- Accesorios en materiales resistentes a la corrosión.
- Bomba de agua salada y agua dulce en bronce.
- Todos los elementos empleados en este aparato son de fabricación nacional.

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

GENERADOR ELECTROLITICO DE HIPOCLORITO SODICO **TAB-TOR**

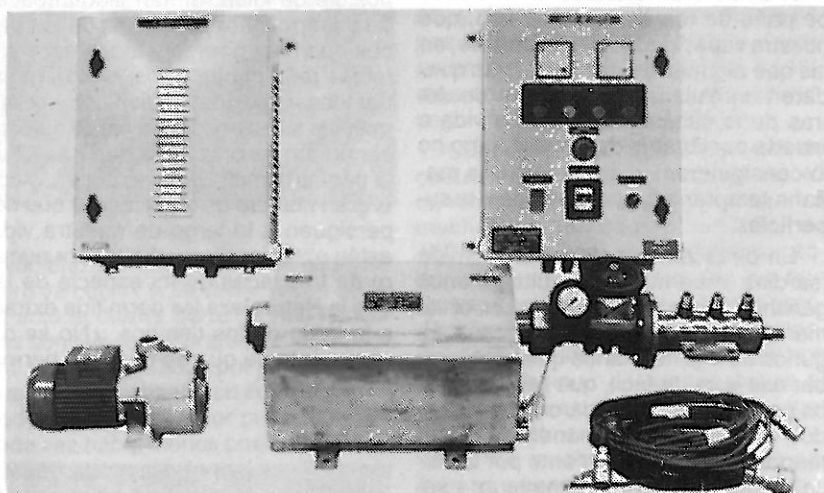


EVITA LAS INCRUSTACIONES
POR ALGAS, MOLUSCOS Y
CRUSTACEOS EN CIRCUITOS
DE AGUA SALADA

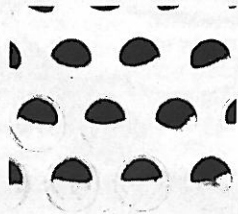
- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIFERAS
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

MODELOS STANDAR 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
SODICO, 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 (981) 29 77 55 - 29 76 63
Télex 86288 POCEM-E - Fax 981 - 291321 - 15190 - MESOIRO - LA CORUÑA

DELEGACION EN VIGO: Cánovas del Castillo, 10 - Telf. 43 51 55

DISTRIBUIDOR EN ANDALUCIA:

IDAMAR, S. A.

Avda. Enlace, s/n. - Telfs. 25 09 09 - 25 09 00
Fax 25 09 09 - Télex 75704 IDAH-E - HUELVA

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA:

COMERCIAL NAVAL CANARIA

Juan Rejón, 127 - Telfs. 27 27 27 - 27 43 45
Télex 95701 STSL-E - 35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Dimensión internacional de la pesca española

Por D. PEDRO VALDES FERNANDEZ
Asesor del Banco de Crédito Industrial
y experto en temas pesqueros

Las capturas medias obtenidas por la flota pesquera española en el cuatrienio 1980-83 ascendieron a cerca de 1.300.000 toneladas métricas; más de las dos terceras partes de estas capturas se obtuvieron en aguas fuera de la jurisdicción española, es decir, en aguas de otros países. Estas capturas fueron realizadas por cerca de cuatro mil buques de pesca, a los que hay que añadir más de 200 buques aportados por armadores españoles a empresas conjuntas, constituidas por España en los diferentes países del mundo.

Del Atlántico Nordeste (Area 27 de la FAO), la flota española obtuvo el 38 % del total de las capturas. Los caladeros donde faenaron nuestros buques fueron los del Cantábrico, Noroeste Peninsular, Gran Sol, Rockall y Svalbard. Las especies capturadas por orden de importancia fueron: bacaladilla, merluza, caballa, anchoa, gallo, chicharro, rape, bacalao, palometa, pescadilla, lenguado y cigala. La flota que obtuvo dichas capturas está formada por buques atuneros de cebo vivo, buques bacaladeros, arrastreros de fresco, cerqueros, palangreros y artesanales. En dicha Area se han constituido cuarenta empresas conjuntas con cincuenta y ocho buques de pesca y casi 14.000 TRB siendo los países beneficiados el Reino Unido e Irlanda.

Del Atlántico Centro-Oriental (Area 34 de la FAO), se obtuvieron el 32 %

de las capturas totales. Los caladeros más importantes en la zona septentrional son los de Marruecos, Sahara, Mauritania y Senegal y en la zona meridional los correspondientes a las aguas ecuatoriales. Las flotas más importantes son la artesanal y de arrastre de fresco; la sardinal de fresco con base en Lanzarote, que faena en Marruecos; la flota de la merluza negra al fresco, con base en Cádiz, y que opera en el Norte de Senegal; la flota congeladora de cefalópodo con base en Las Palmas, que faena en el Sahara y Senegal y que exporta gran parte de su producción al Japón; la flota dedicada al marisco congelado con base en Huelva y que opera en Senegal, y la flota atunera congeladora que opera en toda la zona ecuatorial y que es la que obtiene las mayores capturas de túnidos de todas las flotas de los diferentes países que opera en el Atlántico. Las especies capturadas son: boquerón, sardina, merluza, gamba, besugo, calamar, sepia, pulpo, rabil, listado y patudo. En dicha Area se han creado treinta y una empresas conjuntas con 75 buques y 18.288 TRB, siendo los países más beneficiados: Marruecos, Senegal, Mauritania y Guinea Ecuatorial.

El tercer lugar lo ocupa el Atlántico Sudoriental (Area 47 de la FAO), donde se obtuvieron cerca del 14 % de las capturas totales. Los caladeros más im-

portantes se extienden a lo largo de Namibia y en aguas de Angola. La flota que opera en Namibia está compuesta por arrastreros congeladores que congelan y elaboran el pescado capturado, siendo las principales especies: merluza, jurel, rosada, rape, lenguado y calamar. La flota que opera en Angola captura marisco y merluza que congelan a bordo. En el Area 47 se han formado dos empresas conjuntas, con cinco buques y más de 5.000 TRB.

El cuarto lugar lo ocupa el Mediterráneo (Area 37 de FAO) con el 12 % de las capturas totales. Las flotas de los distintos puertos mediterráneos están formadas por buques artesanales de cerco y de arrastre, que salen diariamente a pescar o están unos pocos días en el mar. Dicha pesquería mantiene una infraestructura de puertos, lonjas y vendedurías que sustentan a un colectivo social importante.

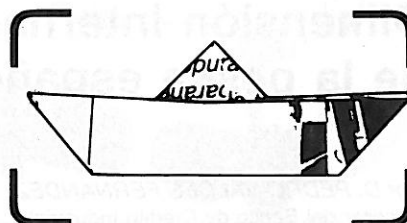
El quinto lugar lo ocupa el Atlántico Noroeste (Area 21 de FAO) con el 3 % de las capturas totales, siendo los caladeros más importantes los de Canadá fuera de las aguas jurisdiccionales y los de Boston; la flota es de tipo medio (300-500 TRB) y las especies más capturadas son: bacalao, calamar, merluza y platija.

En los últimos años se ha desarrollado una flota importante que obtiene sus capturas en el Atlántico Sudoccidental (Area 41 de FAO), alrededor de

COLABORACIONES

las Islas Malvinas o Islas Falkland, donde operan unos 40 buques arrastreros congeladores españoles; las especies capturadas son: pota, merluza y pescadilla, que después se congelan. En dicha Area se han constituido dieciséis empresas conjuntas con 35 buques y cerca de 44.000 TRB, siendo los países más beneficiados Argentina y Uruguay.

En el Océano Indico (Area 51 y 57 de la FAO) la flota atunero-congeladora española destaca un número variable de buques que obtienen sus capturas alrededor de las Islas Seychelles, al norte de Madagascar. Parte de la flota marisquera congeladora obtiene sus capturas en Mozambique. En el Océano Indico se han constituido dos empresas conjuntas con 14 buques y cerca de 5.000 TRB, siendo los países beneficiados Mozambique y Australia.



En el Pacífico Sudoriental (Area 87 de la FAO), España no obtiene ninguna captura directamente, pero ha constituido seis empresas conjuntas con ocho buques y más de 10.000 TRB, siendo los principales países beneficiados Chile, Perú y Ecuador.

Ya en el siglo XV los vascos, gallegos y andaluces tenían el prestigio de grandes pescadores. Las pesquerías de Labrador, Terranova, el Mar del Nor-

te y Marruecos, nunca fueron un misterio para nuestros hombres del mar. En la modernidad, la dimensión mundial de la pesca española ha sido posible por el esfuerzo, tradición y profesionalidad de los trabajadores (patrones y tripulantes) y de los empresarios (armadores).

En la actualidad, dos acontecimientos importantes inciden sobre las flotas y las pesquerías españolas; uno de ellos, el Nuevo Derecho del Mar, aplicado como derecho positivo desde 1983 y como Derecho consuetudinario desde 1975, y el otro la integración de España en el Mercado Común. No son estos acontecimientos necesariamente negativos para España, suponen simplemente un reto de modernidad y organización, para lo cual el sector pesquero posee el mejor capital, su «capital humano».



TRICASA



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

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

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



La pesca y sus problemas

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca

Hace algún tiempo leí en «El Correo Gallego» un artículo firmado por Severino Gestoso con el sugestivo título «Por unas enseñanzas pesquero-marisqueiras, para la Comunidad gallega». Hacía referencia a que en el mes de julio de 1982 y en La Coruña, se celebraron, dentro de los cursos de verano organizados por la Universidad de Santiago, cuyo título era «La industria pesquera ante el Mercado Común».

Se da la extraña circunstancia que en septiembre de 1973 y agosto de 1974 se celebraron en la Universidad Laboral de La Coruña, con el patrocinio de la Subdirección General de Asuntos Sociales Internacionales del Ministerio de Trabajo y la colaboración de la Universidad de Santiago de Compostela, cursos superiores de Especialización Pesquera, al cual no asistió ninguno de los actuales profesores de las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras, excepto el que ahora escribe, profesor en aquella época de Pesca Marítima de la Escuela de Vigo. Por aquel entonces, el profesorado de estos centros no le daba importancia a determinadas asignaturas, ya que sólo los marinos mercantes tenían opción a los puestos de profesores de los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, pero ahora ya los licenciados de diferentes carreras tienen opción a las plazas de profesores y los asimilados están en las mismas o en peores

condiciones que aquéllos y empiezan a poner el grito en el cielo, ya que los biólogos, licenciados en Geografía e Historia, químicos, físicos, van a sustituirlos en las plazas que se convoquen, pues tienen más conocimientos que los marinos mercantes, que antes eran los únicos que podían opositar.

Los conferenciantes que en los cursos de los años 1973 y 1974 estaban eran: doctor José Ramón Masaguer, doctor López Capont, doctor Carlos Bas Peiret, doctor Makoto Miyake, doctor Fernando Lozano Cabo, doctor Antonio Poch y Gutiérrez de Caviedes, doctor Wolfgang Krone, doctor Antonio da Costa, doctor Stanislaw Okonski, don Domingo Quiroga Ríos y otros muchos más de talla internacional que el señor Gestoso debe conocer de nombre.

Durante estos cursos, las conferencias versaron sobre todo lo que el señor Gestoso cita en su artículo y es de suponer que, bajo su punto de vista, el profesorado de los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, procedentes de las mal llamadas Escuelas de la Ma-

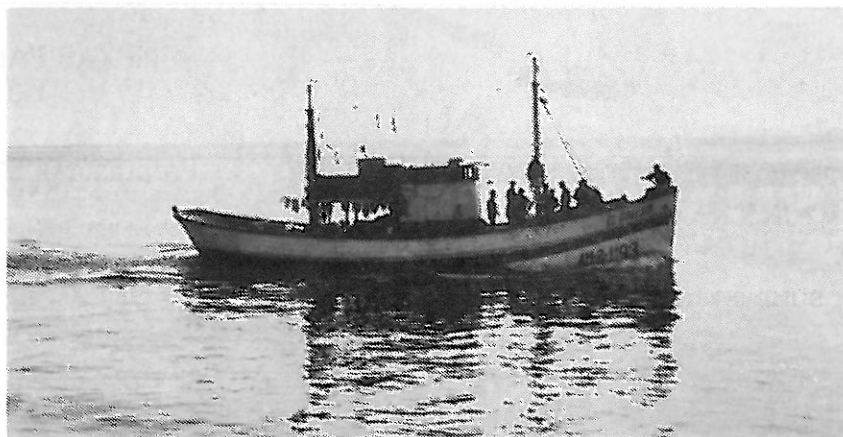
rina Civil, saben de todo lo que en los cursos —tanto de julio de 1982 como de los cursos de 1973 y 1974— se explicó allí y por lo tanto esos conocimientos los impartirán a sus alumnos en las clases de Tecnología Pesquera.

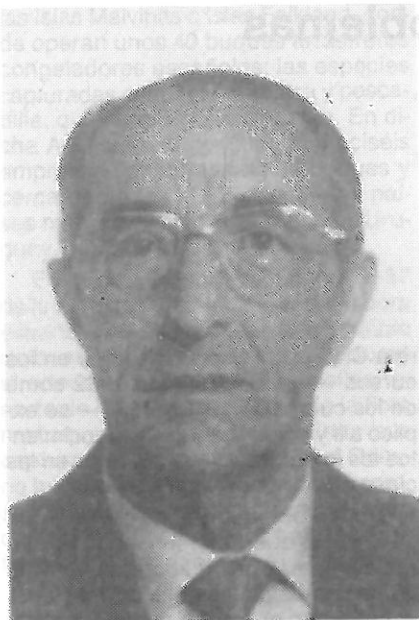
Nunca oí decir que el profesorado de Vigo, lo que Peterson en 1914, denunció un estado de sobrepesca en la población de platija del Mar del Norte, asegurando que si los pescadores dejasen crecer a los peces usando mallas más amplias en sus artes, las capturas que lograrían después serían muy superiores a las que estaban obteniendo.

Tampoco sé que explicase a sus alumnos en Vigo lo que Russell publicó en 1931 en el Consejo Internacional para Exploración del Mar, la ecuación que define la dinámica de una población explotada:

$$B = R + G - M - F$$

B = Biomasa de stock
R = Reclutamientos
G = Crecimientos individuos
M = Mortalidad natural
F = Mortalidad por pesca





Breve comentario a las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

En visión subjetiva de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, organizadas por AETINAPE, y celebradas en Vigo en el mes de noviembre de 1987, y en un somero repaso a las siete ponencias en campos afines del tema principal, ilustradas con gráficos, evaluaciones, estadística, acoplamientos con la CEE y organigrama, cabe pensar, salvo excepciones y mejor criterio, que los Náutico-Pesqueros están en el preescolar de su carrera, y falta mucho para alcanzar el valor de las propuestas que los ponentes aducen. No es extraño que AETINAPE acuse la anomalía y luche

por demostrar a la Administración su falta de voluntad política de afrontar en cualquier tiempo la reforma, sin esperar a que la Asociación le indique el camino a través de unas Jornadas específicas, si bien hay que destacar la presencia y colaboración de miembros gubernativos que avala el acierto, y garantiza tomar en consideración lo esencial de las ponencias.

No debe ponerse en tela de juicio la necesaria reforma cuando, desde hace tiempo la flota mercante y pesquera mejoró sus sistemas de propulsión, navegación y auxiliar, introduciendo mecanismos sofisticados a bordo, y los conocimientos debieran correr paralelos a los actuales y futuros servidores de las nuevas tecnologías, que es lo que ahora se pretende.

Una vez ajustadas las conclusiones y publicadas en el Boletín Oficial del Estado, los nuevos profesionales poseídos de amplio bagaje práctico-teórico en propulsión y cubierta, con extensión a la electrónica, frío, combustible y

otros, adquieren mayor rango y se acercan a sus colegas de nivel superior, actualmente enconados contra la Formación Profesional Marítimo-Pesquera, alegando incorrección al suplantarlos en algún cometido de su escala jerárquica.

La presunción de aristócratas titulados de la Marina Mercante miden la distancia colegial y en el mar embarcados es sólo un símbolo anodino, puesto que a bordo los Náutico-Pesqueros vienen demostrando su capacidad emulándoles en la esfera de su competencia, y la navegación sin demora a su destino, es lo que cuenta.

Acertadas las conclusiones que condensan el conjunto de las ponencias y urge la Comisión de Trabajo que dicte las sugerencias a la Administración, encargada de vigorizarlas en Decreto ministerial, haciendo hincapié en la séptima prioritaria a las prácticas del alumno como dote y garantía de continuidad que asimile y reconozca que la profesión elegida es la deseada.



SUMIN-NAVAL

SUMINISTROS INDUSTRIALES RAMO NAVAL

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

PIEZAS PARA CUALQUIER MARCA
Y TIPO DE MOTOR

Propulsores, Auxiliares, Compresores, Etc.

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



¿A qué estamos jugando?

Por D. JUAN MANUEL LOPEZ GARCIA

Director del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Atlántico

Si bien es cierto que nadie está en posesión de la verdad absoluta, no lo es menos que algunos tenemos por costumbre aproximarnos más a «ella».

Resulta que, después de infinidad de reuniones, jornadas y conferencias en búsqueda de un futuro ordenamiento de las enseñanzas náutico-pesqueras, después de acalorados debates en mesas redondas y rectangulares, después de..., se llega ahora a la brillante conclusión de que los últimos acuerdos, los alcanzados en la mesa número 1 de las recientes jornadas celebradas en Canarias, adolecen de un defecto de forma, al no coincidir la estructura allí diseñada con la propuesta en la ordenación del sistema de educación técnico-profesional del M.E.C. basada en unos objetivos y metas tanto educativas como sociales que han sido analizadas y valoradas con meridiana claridad.

A mí se me ocurre pensar que ese defecto de forma no es sino la consecuencia de otro de fondo y en esto reside la gravedad, porque, si lógico y humano y por tanto disculpable es equivocarse, el error malicioso, sin embargo, es injustificable.

Yo no voy aquí a defender la ponencia que tuve el honor de presentar en las jornadas que se celebraron en Vigo el pasado noviembre y que se adaptan en todo y en parte a las previsiones del M.E.C. tanto en su estructura académica como en sus objetivos profesionales específicos.

Lo que sí quiero denunciar aquí es la machacona insistencia en pretender mantener el título de Patrón de Pesca de Altura en la Educación Técnico Profesional, es decir, un claro nivel de cualificación 4, según la C.E.E., con responsabilidades de concepción, dirección y gestión, se quiere rebajar a un nivel 3, cuyas responsabilidades no van más allá que las de coordinación y encuadramiento.

De forma y manera que si esas pretensiones prosperasen sería por múltiples razones virtualmente imposible acoplar el título de Capitán de Pesca en la Universidad, volviendo a incurrir en la misma barbaridad que se cometió al diseñar nuestra actual formación Profesional Marítimo-Pesquera.

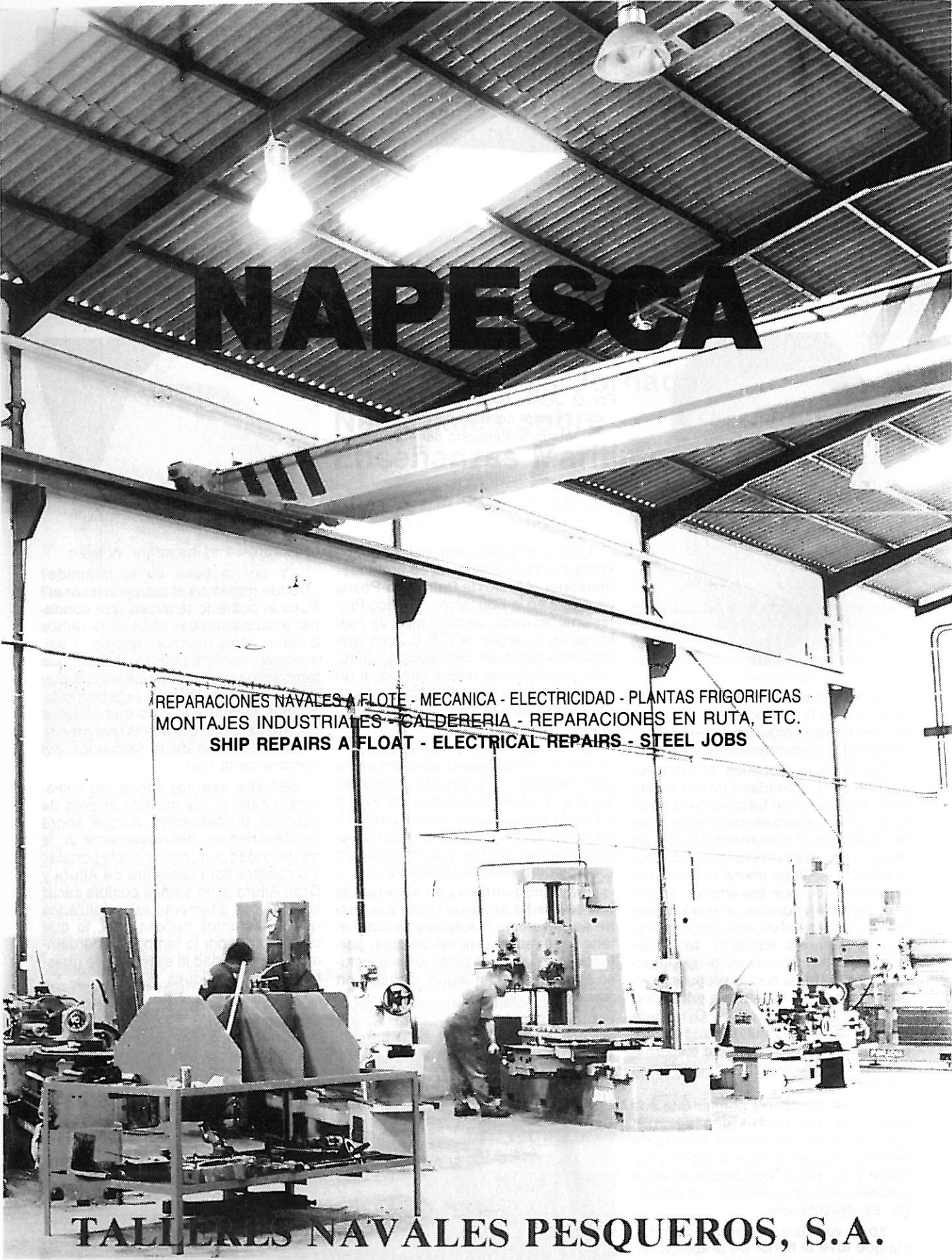
Y me pregunto yo ¿no será que lo que se intenta es que al final y a la postre nada cambie? Después de todo, el tener que reconvertir los centros, perfeccionar a algunos profesores e incluso tener que hacer algún «fichaje» en

el extranjero es bastante molesto.

¿Y por la base de la pirámide? ¿Dónde metemos al patrón artesanal? Pues al pobre lo tenemos que condenar a ocupacionales pues no lo vamos a matar antes de haber nacido. Y así, además, contentamos al I.S.M. que también es de Dios. Y que conste que nada tengo contra este organismo sino que, al contrario creo que su labor ha sido hasta la fecha más que meritoria en el campo de la formación del hombre de la mar.

Señores, seamos serios, no volvamos a caer en los mismos errores de nuestros predecesores porque ahora condenaríamos definitivamente a la mediocridad a nuestros profesionales y a nuestra flota pesquera de Altura y Gran Altura al no sernos posible sacar los técnicos altamente especializados que ya estamos necesitando, lo que ocasionaría, por lo tanto, al ir perdiendo competitividad la extinción de nuestros grandes buques.





NAPESCA

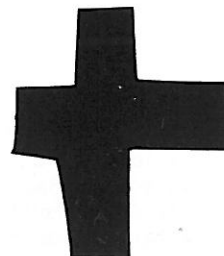
REPARACIONES NAVALES A FLOTE - MECANICA - ELECTRICIDAD - PLANTAS FRIGORIFICAS
MONTAJES INDUSTRIALES - CALDERERIA - REPARACIONES EN RUTA, ETC.
SHIP REPAIRS A FLOAT - ELECTRICAL REPAIRS - STEEL JOBS

TALLERES NAVALES PESQUEROS, S.A.

TELEFONOS: Oficina: (928) 27 42 95 - Talleres: (928) 27 75 21 - 27 95 31 - 26 62 47 - 22 05 00
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Acerca de la reforma de la Enseñanza

Por D. FRANCISCO EIROA DEL RIO
Capitán de Pesca



Existe una gran ansiedad en el sector de la enseñanza marítimo-pesquera y que a nivel estatal se van a cuestionar los nuevos planteamientos para la totalidad de las áreas profesionales. Y dentro del sector de la mar ya han aparecido las discordias en cuanto al alcance de la necesaria reforma. Los más radicales desean un giro de 180 grados y los más incrédulos piensan que el tambor seguirá girando hasta alcanzar los 360.

Sin tomar partido por una determinada posición cabe suponer que ninguna de las dos posturas sería buena. En primer lugar, porque dentro de la enseñanza actual, hay cosas buenas y por lo tanto aprovechables. Y en segundo lugar, porque es obvia la necesidad de modificar programaciones, niveles, equiparaciones y metodologías entre otras muchas cosas.

Por el momento se ignora en qué consistirá la reforma prevista y alcance de la misma. Por dónde se va a empezar y dirección del discurrir, porque como se supone, esta madeja es un ovillo. Y si se atiende a todas las voces que reclaman un cambio, y se solicita de cada una de ellas el diseño de la estrategia a seguir, es muy posible que la inmensa mayoría insistan en el estribillo sin otra aportación.

Solamente escarbando un poco en el complicado tema, se observa fácilmente lo que significaría un cambio radical (como es pretensión de algunos) de normas que hasta ahora han sido válidas.

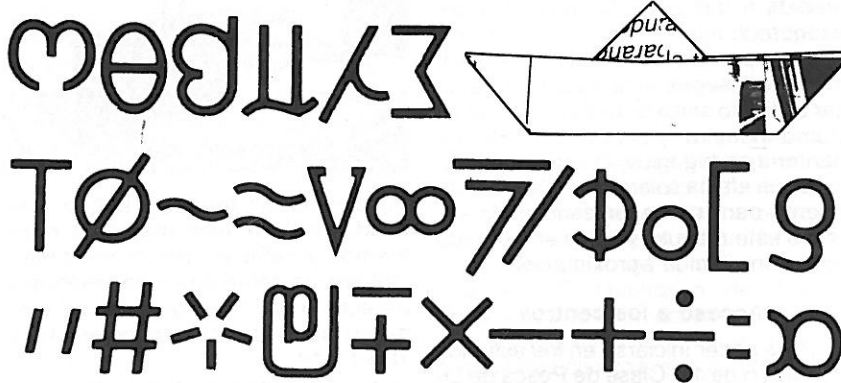
La nueva reforma afectará a la enseñanza marítimo-pesquera en dos frentes. Por uno la de los aspirantes jóvenes no profesionales (la actual F.P.) y por otro el Régimen Especial de Adultos, régimen éste que a juicio de algunos debiera desaparecer, pero en bu-

na lógica y pensando en los profesionales del sector, se debiera potenciar. No se puede discriminar a la savia real del desarrollo pesquero español. Ni se puede promulgar un decreto que los obligue a trabajar en la cubierta, agradeciéndoles a sus antecesores los servicios prestados.

Para estos aspirantes es más lógico la exigencia de cierto nivel para iniciarse en estos estudios profesionales, y por supuesto dando un considerable retoque a las programaciones. Sin ir

Por otro lado, se desea una equiparación suficiente en cuanto a nivel académico que les permita poder acceder a titulaciones de mayor nivel ajenas al sector.

Existen dificultades programáticas en cuanto a esta última aspiración, dado que en los actuales planes de estudios solamente se contempla el horizonte profesional. Esto podría corregirse incorporando a cada curso o titulación un grupo anexo formado por tres asignaturas no profesionales, con la fi-



más lejos, el Estado no discrimina a nivel general en la enseñanza. Puede que aún no sea suficiente lo que hay, pero existe el acceso a la Universidad para mayores de 25 años, la función de la UNED, el Bachillerato a Distancia, todas ellas salidas para aquellos que con vocación y voluntad puedan promocionarse.

Una de las aspiraciones de los náutico-pesqueros es el poder situarse en puestos de responsabilidad en la Administración Pesquera, actualmente ocupados mayoritariamente por personal ajeno a la profesión y sector que representan.

La necesidad de reforzar al nivel cultural. Este incremento sería optativo e independiente con relación a la obtención del título profesional, pero supondría una mayor valoración académica para todos aquellos que lo superasen, originándose de esta forma una vía de aproximación a otras carreras de nivel superior ajenas al sector.

En mayor complicación se presentará al realizar el estudio y desarrollo de las programaciones destinadas a los alumnos jóvenes en sustitución de la actual F.P. Hay que tener en cuenta que forzosamente tiene que integrarse de alguna forma en el abanico de es-

COLABORACIONES

pecialidades que comprende la Formación Profesional General. Podía tener cabida en el proyecto de Bachillerato Técnico. Pero de todas maneras hay mucho que analizar y con detenimiento, a la hora de programar unos estudios profesionales polivalentes, en los que las áreas de contenido común con las demás ramas, y las de conocimientos, tienen que estar muy cohesionadas entre sí, con independencia del área técnica. Y es de esperar que no se den palos de ciego, con programaciones dirigidas hacia la galería, para no volver a tropezar al igual que en la primera experiencia.

No solamente hay que volcarse en la redacción de unos programas realistas. El número de centros dedicados a estas enseñanzas, los medios didácticos convenientes y la selección del profesorado, son temas también a tener muy en cuenta.

Acerca de la programación dentro del régimen especial de Formación de Adultos, una importante y necesaria medida a tomar, es la reducción del exagerado número de asignaturas impartidas por curso a cada especialidad. Y para conseguir éste, basta con realizar un ligero análisis de sus contenidos. Como muestra, y sin un ápice de pedantería pedagógica, la siguiente relación que afecta solamente a la rama de puente para no hacer demasiado extenso este artículo, podía ser valorada como una tímida aproximación.

Acceso a los centros

Para poder iniciarse en los estudios de Patrón de 1.^a Clase de Pesca de Litoral o de Mecánico Naval de 2.^a Clase deben presentar los certificados que acrediten haber superado uno de estos niveles:

- a) Patrón de 2.^a Clase de Pesca de Litoral.
- b) Graduado Escolar.
- c) Octavo Curso de E.G.B.
- d) Segundo Curso de F.P.-1.

En el primer supuesto, deberá modificarse el programa de estudios.

Patrón de Pesca de 1.^a Clase de Pesca de Litoral

Actual (asignaturas): matemáticas, física, astronomía y navegación, cons-



trucción naval y teoría del buque, electricidad y electrónica, maniobra, reglamentos y señales, pesca marítima y biología, meteorología y oceanografía, derecho marítimo, higiene naval y primeros auxilios, dibujo e inglés. Total: 13 + 1 = 14.

Proyecto: matemáticas, física-máquinas, astronomía y navegación, electrónica, maniobra-construcción naval, tecnología y oceanografía, derecho marítimo y legislación pesquera e inglés. Total: 9.

A mediados de curso se hará un cursillo sobre Socorrismo.

La asignatura de dibujo se incorporará al programa de Patrón de Pesca de Litoral de 2.^a Clase.

La asignatura de astronomía y navegación se reforzará.

Patrón de Pesca de Altura

Actual (asignaturas): matemáticas, física, astronomía y navegación, cons-

trucción naval y teoría del buque, electricidad y electrónica, maniobra, meteorología y oceanografía, biología, artes y aparejos, tecnología pesquera, derecho marítimo, idioma inglés, máquinas marinas e higiene naval. Total: 14.

Proyecto: matemáticas, astronomía, maniobra-construcción naval, meteorología y oceanografía, tecnología pesquera, derecho marítimo, idioma inglés, idioma francés y física. Total: 9.

En la asignatura de maniobra no se repite «reglas de navegación».

Se refuerza la asignatura de astronomía y navegación, asignatura que no se debe impartir en el tercer curso (Capitán de Pesca).

Las asignaturas de artes y aparejos y tecnología pesquera se fusionan.

Se incorpora el idioma francés con la mira puesta en la Comunidad Europea.

Durante el curso, los alumnos escucharán conferencias médicas, sin que ello signifique nueva asignatura. Hay que tener en cuenta que en los botiquines de urgencia de los barcos pesqueros, es obligatorio un libro de instrucciones.

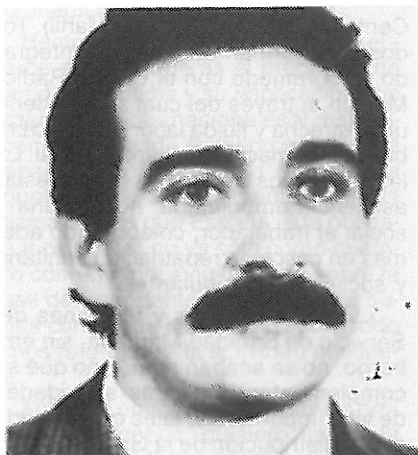
Capitán de pesca

Actual (asignaturas): matemáticas, astronomía naval y navegación, construcción naval y teoría del buque, biología pesquera, tecnología pesquera, economía pesquera, meteorología y oceanografía, derecho marítimo e idioma inglés. Total: 9.

Proyecto: matemáticas, teoría del buque, electrónica, biología, tecnología pesquera, informática, legislación pesquera internacional, idioma inglés e idioma francés. Total: 9.

Se excluyen de este curso las asignaturas de meteorología y oceanografía. También la de astronomía y navegación, motivado a que los patrones del ciclo anterior (patrones de pesca de altura) tienen un nivel de conocimientos más que aceptable para poder navegar por todos los océanos del planeta. No obstante se reforzarán los conocimientos teóricos de estas dos asignaturas modificando los programas de las mismas en el curso de altura.

Un nuevo curso de idioma francés es incorporado.



La asistencia médica a bordo y los programas comunitarios: MAC-NET, FORMAC, FARMAC y Proyecto HALIOS

Por D. FERNANDO ALVAREZ-BQUEZ. FDEZ.

Jefe del Servicio de Medicina Marítima
del Instituto Social de la Marina

El I.S.M., como entidad gestora del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, tiene entre sus cometidos aquellos derivados de la asistencia médica en la mar y en el extranjero, la práctica de los reconocimientos médicos previos al embarque, la elaboración de la Guía Sanitaria a Bordo y otras competencias en el área de la medicina preventiva y estudio de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.

En el año 1983, el I.S.M. diseñó un programa que, bajo la denominación de Programa de Medicina Marítima, trataba de armonizar e integrar el conjunto de las actividades a que antes me refería. De este modo se han ido cumpliendo etapas para abarcar un diseño integral de la salud a bordo, del cual es claro exponente el crecimiento de los Centros Provinciales y Locales de Sanidad Marítima, que en tres años han pasado a ser 27.

Hoy en día, a través de estos Centros se llevan a cabo dos funciones fundamentales en medicina preventiva. La primera es la práctica gratuita y periódica de los reconocimientos médicos previos al embarque de cerca de 45.000 personas/año, siguiendo un esquema informatizado que permite la incorporación del resultado de estos exámenes de salud a un banco central de datos, en el cual, como veremos más adelante, se va a almacenar otro tipo de información no menos importante.

La segunda fase que se lleva a cabo en estos Centros es la formación sanitaria del colectivo atendido. De este modo, durante el año 1987 hemos lle-

vado a cabo un total de 38 cursos de formación sanitaria, por los cuales han pasado un total de 694 hombres del mar.

Estas dos actividades junto con otras, tales como campañas de prevención, charlas y coloquios de formación sanitaria, etc., constituyen el eje central de la medicina preventiva que se llevan a cabo desde nuestros Centros Provinciales y Locales.

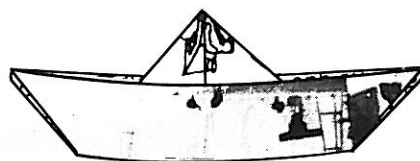
En segundo lugar, el Programa de Medicina Marítima que en su día se diseñó contempla otra actividad de tanta importancia y relevancia como la anterior, me estoy refiriendo a lo que es la asistencia sanitaria cuando el trabajador del mar se encuentra en su medio de trabajo, a bordo o en un país extranjero.

No es posible hoy en día concebir la idea de disponer de un facultativo con el equipamiento sanitario preciso para atender a cualquier emergencia a bordo de cada barco. El diseño pues, de esta actividad, debería acercarse en lo posible los dispositivos asistenciales a aquellos lugares y a través de aquellos medios que se consideren más necesarios. Es así como en el año 1984 se unifican y coordinan medios ya existentes y se amplían otros en consonancia con las prioridades que es preciso atender en cada momento. Se coordinaban pues, tres unidades operativas, tales como el Centro Radio-Médico, el Buque Hospital y de Apoyo Logístico «Esperanza del Mar» y los Centros Asistenciales en el extranjero.

El Centro Radio-Médico, ubicado en los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, es un servicio de guardia permanente, atendido 24 horas al día, todos los días de año, por un equipo facultativo y auxiliar sanitario, especialmente preparado y entrenado en el sistema de radio-consulta y en el conocimiento del mundo marítimo. Desde el año 1978, en que entró en funcionamiento, ha llevado a cabo 27.893 consultas radio-médicas, a un total de 11.270 marineros. Es la unidad, además, de coordinación y evaluación de todos los Centros Operativos del Servicio de Sanidad Marítima. Esta dotado de terminales del banco de datos, a través de las cuales se pueden recoger e incorporar las consultas que se realicen. El facultativo del Centro Radio-Médico tiene acceso inmediato, gracias a esta red informática, a los antecedentes clínicos recogidos en el reconocimiento médico previo al embarque del paciente que efectúa la consulta. Es además una unidad ágil y operativa, pudiendo requerir la asistencia para una evacuación urgente a través de helicópteros del SAR y realiza, asimismo, las labores de repatriación y seguimiento de los enfermos o accidentados desde cualquier país hasta el domicilio del paciente. Esta actividad también pasa a formar parte del historial informatizado del individuo.

El «Esperanza del Mar» como buque sanitario y de apoyo logístico, es el resultado de un minucioso estudio realizado por el I.S.M. que persiguió como objetivo fundamental reunir en un solo

COLABORACIONES



elemento los medios de todo tipo imprescindibles para la asistencia del contingente de flota estimado en 10/15.000 hombres a bordo de 800/1.000 buques que faenan en las aguas del caladero Canario-Sahariano. Desde su puesta en marcha, en mayo de 1982, ha llevado a cabo una intensa labor que se evidencia a través de las cifras de actividades de apoyo logístico en número de 2.392, de apoyo sanitario en número de 20.358 y otras actividades complementarias en un número total de 210.

El «Esperanza del Mar» es, además, algo semejante al buque escuela de formación del personal sanitario del Servicio de Sanidad Marítima, por él va pasando y formándose nuestro equipo sanitario, al objeto de que conozcan el medio marítimo y la asistencia sanitaria en la mar, en aquel lugar en donde es más difícil concebir una labor de este tipo. A partir de este año participará además íntegramente en el desarrollo

de un programa comunitario del que más adelante hablaré, cuando nos centremos en los programas de la Comunidad en los que participa activamente el Servicio de Sanidad Marítima.

Por fin, el programa diseñado en el año 1983 se completa con los Centros Asistenciales en el extranjero. La labor de estos Centros se lleva a cabo en aquellos puertos extranjeros en los cuales la flota española recala con más frecuencia. En la actualidad se encuentran en funcionamiento siete Centros de este tipo, atendidos y dirigidos por personal médico, sanitario, social y subalterno español. Contamos, pues, con una red que comprende las instalaciones ubicadas en Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namibia), Port Victoria (Islas Seychelles), St. Pierre et Miquelón (Francia-Terranova), St. John's (Canadá-Terranova) y próximamente Beira (Mozambique), estando previsto además la apertura, el próximo año, del

Centro de Abidjan (Costa de Marfil). Todos ellos forman un conjunto integrado y coordinado con el Centro Radio-Médico, a través del cual se mantiene una estrecha y fluida labor de intercambio de información sanitaria y social. La labor de estos Centros es la de prestar asistencia ambulatoria, hospitalaria y social al trabajador, colaborando además en casos de repatriación sanitaria y social de los tripulantes.

Las competencias y funciones del Servicio de Sanidad Marítima, sin embargo, no se acaban aquí, sino que se complementan con otras actividades de vital importancia, tales como la edición y distribución de la Guía Sanitaria a Bordo (transparencia 2), el asesoramiento en cuanto a los botiquines que deben llevar las embarcaciones, las disposiciones emanadas de los convenios y organismos internacionales, tales como la O.I.T., O.M.I., O.M.S., etc., siempre y cuando se traten de materias que afecten a la prevención y asisten-



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)

cia médica en la mar.

Hemos llegado pues, al punto de engarce entre lo que es el programa de Sanidad Marítima y su implicación con organismos internacionales y, específicamente, desde la incorporación de España a la Comunidad Europea, a aquellos programas emanados de la misma, en los que España está obligada a colaborar no ya sólo como miembro comunitario, sino también sobre la base del importante contingente de buques con el que contamos, sobre todo si nos referimos a la actividad pesquera.

Antes de entrar a desarrollar los programas europeos, quisiera llamar la atención sobre la importancia de la 74.ª Reunión Marítima Internacional, celebrada en la sede de la O.I.T. en Ginebra, entre los meses de septiembre y octubre del pasado año, en la cual se han debatido diversas fórmulas internacionales que interesan al bienestar de la gente de mar. Sobre todas ellas y en el caso que nos ocupa, destacamos el convenio internacional sobre la Salud y Asistencia Médica en la Mar. Podemos decir ya hoy, con orgullo, que España puede firmar el convenio internacional sobre Asistencia Médica sin dilación alguna, puesto que cumplimos sobradamente los requisitos que son imprescindibles para poder ratificar dicho instrumento.

Dicho esto, quisiera pasar sin más dilación a explicar cuáles y cómo se desarrollan los programas comunitarios en los que colaboramos de forma activa y que son el motivo de la segunda parte de este artículo.

Sobre la base de la decisión del Consejo de la Comunidad Europea de 13 de diciembre de 1982, se creó el 28 de marzo de 1983 el Programa COST-301, con la finalidad de adaptar un proyecto de acción concertada al objeto de establecer un sistema de ayuda a la navegación desde tierra para todos los países comunitarios. El COST-301 se ocupa fundamentalmente del problema de seguimiento y control del tráfico marítimo desde centros en tierra, siendo sus objetivos fundamentales la reducción de los accidentes en la mar y la salvaguarda de sus consecuencias, incluyendo, por supuesto, la asistencia médica.

A través del desarrollo del Programa COST-301, se van desmembrando una serie de subprogramas, según afecte a unas u otras áreas de actividad de los contenidos del programa. Es así como en el año 1986 se constituye el Grupo Comunitario que deberá llevar adelante el denominado Programa MAC-NET, siglas de «Medical Advice Center-Network», o «Red de Centros de Ayuda Médica». En este grupo de trabajo, además de España, están presentes representantes del Centro de Consultas Médico Marítimas de Tolouse,

se ponen en marcha dos grupos operativos en aquellos países que se sienten más interesados en el Programa MAC-NET, Francia y España. Los acuerdos son elevados entonces al Fondo Social Europeo, al objeto de conseguir una subvención económica que posibilite su lanzamiento.

Desde entonces se han incorporado al Programa MAC-NET, Italia y Grecia, de tal forma que la constitución actual la forman los cuatro países indicados. En el año 1987 se iniciaron las actividades propias del programa, de for-



Dispensario español en St. Pierre et Miquelon.

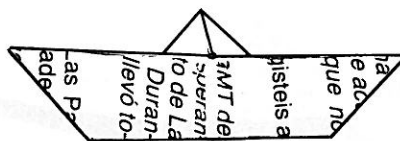
del Centro Radio-Médico de Italia y de la Cruz Roja Helénica. Entre todos se elabora un plan de trabajo que debe permitir, conocidos los problemas existentes, establecer una secuencia temporal que se dirija fundamentalmente a:

- 1.º Coordinar los Centros existentes, y
- 2.º Desarrollar sistemas avanzados de telemedicina que permitan acercar los medios asistenciales a los lugares en donde se encuentran los problemas médicos, es decir, «a bordo».

Sobre esta perspectiva de trabajo,

ma tal que en el Servicio de Sanidad Marítima del I.S.M. se encuentran en periodo de formación en informática e inglés un equipo de diez facultativos y otros tantos administrativos con implicación directa en el programa. Se ha creado una nueva aplicación informática que permite el intercambio de experiencias y comunicación con el C.C.M.M. de Tolouse, CIRM y Centro Radio-Médico de Grecia, se ha desarrollado un sistema de transmisión de ECG a través de onda corta, media o VHF, se está procediendo a la apertura de dos aulas permanentes de forma-

COLABORACIONES



ción sanitaria para gente de mar y para especialistas en medicina marítima que contarán con los equipos didácticos más modernos y sofisticados y se ha iniciado el proceso de definición de sistemas expertos de consulta radiomédica. Esto es en síntesis lo que se puede relatar hasta el momento de los avances específicos del Programa MAC-NET. Sin embargo, los avances de este programa han permitido el abordar otros de vital importancia y cuyos resultados se verán plasmados en breve espacio de tiempo, me estoy refiriendo al FORMAC y FARMAC. De uno y de otro pasaré a hablarles a continuación.

El FORMAC inició su andadura en el año 1987 con un propósito bien definido y que no es otro que establecer los modelos sobre los que se debe asentar la formación sanitaria de la gente de mar. El programa, que se desarrolla en tres años, ha visto completada su primera fase con la elaboración de unos cuestionarios que servirán este año 1988 para conocer el estado actual de esta formación y desarrollar durante el año 1989 un programa comunitario integrado y directamente coordinado con el Plan de Formación Ocupacional Marítima que el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha durante el presente año. Se pretende pues,

establecer las bases de la formación sanitaria de la gente de mar, teniendo en cuenta las directrices emanadas de la O.M.I., O.I.T. y en un ámbito más restringido la normativa comunitaria y española. En este programa trabajamos conjuntamente con el Centro de Consultas Médico-Marítimas de Tolouse, Secretaría de Estado de la Mar, de Francia, Instituto Tecnológico de Lorient y Centro de Estudios Técnico-Marítimos (CETEMAR), de Barcelona.

Con anterioridad he señalado otro programa que, bajo la denominación de FARMAC, persigue la definición y unificación de los contenidos y de la normativa de los botiquines a bordo de las embarcaciones comunitarias. En este programa trabajan en la actualidad los responsables de la asistencia médica en la mar de los siguientes países: Bélgica, Países Bajos, Gran Bretaña, Dinamarca, Alemania, Francia, Italia, Grecia y, por supuesto, España. Hasta el momento se ha venido avanzando en la definición de los contenidos de los botiquines a bordo y, a partir de la próxima reunión, se iniciarán las labores de definición de la normativa aplicable, que se elevará al Consejo de Europa para su aprobación.

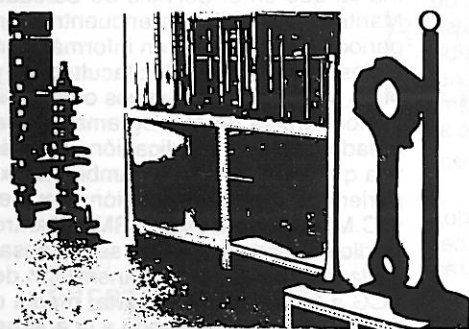
Hemos dejado deliberadamente para el final la definición y explicación del Proyecto HALIOS, y digo deliberada-

mente por dos razones fundamentales, en primer lugar porque ha sido el último programa al que nos hemos incorporado y sobre todo por la absoluta convicción de todo el equipo sanitario del Servicio de Sanidad Marítima de que sólo una acertada política de mejora de las condiciones de vida y trabajo a bordo, pueden acarrear una elevación del nivel de salud de la gente de mar. **Sólo el desarrollo y mejora de la ergonomía, condiciones laborales, habitabilidad, ritmo de trabajo, alimentación, adaptación al medio, ocupación del tiempo libre, etc.**, pueden conseguir alcanzar el objetivo antes señalado; los demás pilares están puestos o se están poniendo, pero falta por definir un nivel de actuación en el que se debe incidir, que no es otro que el lugar de trabajo: el barco. De poco servirán los niveles previos de prevención, el desarrollo de técnicas especializadas de diagnóstico y tratamiento, la coordinación de las actividades de evacuación, el acercamiento, en fin, de los Centros Asistenciales, si no existe una definición clara y tajante de como deben ir dispuestos los barcos, como evitar las enfermedades profesionales, como disminuir las tasas de accidentes de trabajo, morbilidad y mortalidad ocasionadas por el defecto en el diseño del medio de trabajo. Sobre



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 (Guipuzcoa)



los demás factores, salvo los ambientales, se pueden establecer patrones de actuación. El hecho de enfermar o de sufrir un accidente no tiene, en muchos casos, una causa única orgánica e imputable al propio individuo. Los que trabajamos en la Sanidad Marítima sabemos que el 25% de las consultas que efectuamos a los trabajadores de la pesca, son motivadas por problemas digestivos y sabemos además que esos problemas digestivos están directamente relacionados con factores ambientales, irregularidad en el ritmo de comidas, consumo de tabaco y alcohol, alejamiento familiar, trabajo en jornadas laborales irregulares y sin armonía en los ritmos sueño-vigilia, lo cual origina un estado de fatiga física y psíquica, etc. Sabemos también que el 13% de las consultas se deben a problemas dermatológicos producidos por el trabajo con ropas de agua en un medio húmedo, lo cual produce una maceración constante de la piel. Conocemos también las causas de los problemas respiratorios, circulatorios, etc., etc. Podría ser este análisis motivo, por sí solo de no una, sino de muchas conferencias.

El Proyecto HALIOS fue aprobado en la conferencia de ministros EUREKA de junio de 1986 en Londres y sus objetivos fundamentales son los de diseñar, construir y poner a punto un conjunto de buques prototipos, cabezas de serie de los futuros buques de pesca industrial de los años 90, de tal modo

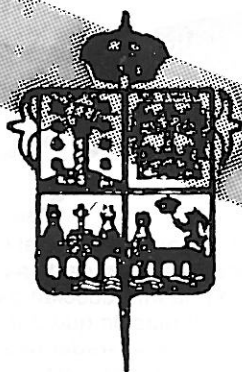
que la explotación de éstos den a Europa una herramienta y un producto industrial competitivo en el mercado internacional. Este proyecto será llevado a cabo conjuntamente por España y Francia, dirigido por el Grupo Europeo de la División de la Construcción Naval del INI del lado español y del Centro de Ingeniería Industrial e IFREMER, por parte francesa. Se trata pues, de conseguir buques más seguros, de mejores prestaciones, más rentables y más confortables. En el conjunto de estas actividades a desarrollar, se incluyen la puesta en marcha de nuevas áreas tecnológicas de desarrollo prioritario, tales como la seguridad del buque y la tripulación, habitabilidad y ergonomía, en las cuales entrará a participar próximamente el I.S.M.

He querido poner en conocimiento de ustedes estos programas que, indudablemente no servirán para equiparar en su totalidad el trabajo en tierra al trabajo en la mar, en cuanto a las condiciones de desarraigo familiar y condiciones laborales, las cuales son más el objetivo de una lucha social por mejorarlas, que de una lucha sanitaria por prevenirlas.

Confío en que estemos dando los primeros pasos, de gigante o no, el tiempo nos lo dirá, pero que sean más rápidos que los habidos hasta la actualidad y que aquellas citas que recoge don José M.^a Fernández Cañete en su tesis doctoral, en las que señala ya como las Ordinationes Ripariae de 1258

es el código más antiguo de policía y gobierno de las naves mercantes barcelonesas, en las cuales se establece, por vez primera, la cantidad de víveres y su calidad para quince días. O el «Libro de Consulado» de 1.270, por medio del cual se establece la ración que el patrón debe dar a los marineros: «carne tres días a la semana, domingos, martes y jueves, y los demás días potaje; y todas las tardes, acompañando al pan, queso o cebolla o sardinas o cualquier otro pescado, además de dar vino a los marineros mientras no valga más de tres besantes y medio y doblarles la ración el domingo». O las «Ordenanzas Navales» de Armando Cabrera, en las que se establece, en el año 1354, en lo que concierne a la higiene y policía de los bajeles, el embarque de un médico y del cirujano con las herramientas de su oficio. Pensemos que en el año 1497 se hace obligatoria la inspección por un boticario de las naves para las Indias. Pensemos que en la expedición de Magallanes y Elcano (1519-1522), ya se describe una relación de medicinas a bordo, y que en el año 1728 se señala por fin de forma oficial cuáles deberán ser y qué contenidos deberán tener las entonces denominadas «cajas de medicinas» que habrán de llevar los buques a viaje.

No estamos al principio, pero es indudable que quedan muchas millas que navegar.



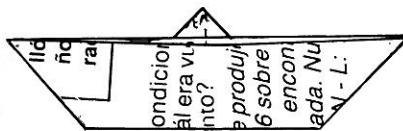
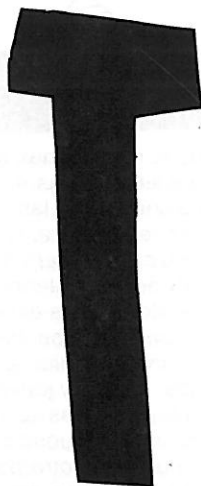
Pescados Varela, S.A.

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)



Desarrollo de la Formación Pesquera en el Reino Unido y Europa

Por Mr. KEVIN CREAN

Principal Lecturer

Scholl of Fisheries Studies

Humbeside College of Higher Education
Hull-Reino Unido

Antes del siglo XX, los pescadores jóvenes aprendieron el arte de pesá de sus familias. Pero, en este siglo la pesca en el Mar Norte comenzó a desarrollarse muy fuerte. Así a finales siglo, la pesca creció mucho y los numerosos barcos y pescadores aumentaron rápidamente. Se echaba más tiempo en el mar, hicieron capturas más grandes y encontraron un buen sistema de transporte en la red de ferrocarril para distribuir las capturas y productos a los consumidores.

Desgraciadamente trabajar en la industria en esta época era muy peligroso. Se refiere a los incidentes numerosos de pérdidas de las vidas y barcos de los pescadores. Así, el Gobierno británico aprobó un derecho para evitar incompetencia en los Patrones, quienes son los jefes de tripulaciones inexpertas y muy jóvenes. En algunos casos las tripulaciones incluyeron niños que no tenían más de doce años de edad. Este derecho se llamaba «Merchant Shipping Act» y fue la fundación del sistema de competencia en las artes de pesca y el sector marítimo.

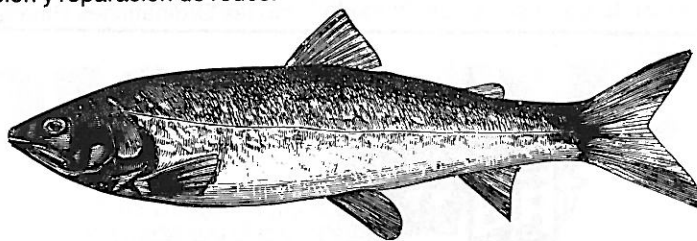
Antes del año 1883 para conseguir el título de Patrón fue necesario hacer un examen oral sobre sujetos de la marinería, porque la mayoría de los pescadores no sabía leer o escribir. Pero más tarde, hacia finales de siglo, The Board of Trade, un órgano para el control de negocio marítimo, demandó que los pescadores hicieran exámenes escritos. Los exámenes fueron concentrados sobre los aspectos prácticos de marinería y navegación requeridos en la gestión y manejo de los buques arrastreros. Para el puesto de Segundo Oficial fue necesario hacer la prueba de edad y de experiencia en el mar —un mínimo de cuatro años. Para el examen, los Patrones tuvieron que

aprender de memoria las reglas de camino al mar y tener un conocimiento completo sobre la ubicación de las zonas de pesca, la profundidad de las aguas en estas zonas, los tipos de sedimentos demersales y los peligros operacionales de pesca.

Al final del siglo XIX las autoridades locales en los puertos de pesca y negocio marítimo organizaron un sistema de formación para jóvenes reclutados en las industrias; la escuela de Hull, por ejemplo, tuvo 600 estudiantes en el año 1907. En esta época también fue una regla de las compañías de seguros de barcos que los Patrones y Oficiales Segundos deberían hacer el examen de BOT descrito anteriormente. Sin embargo, la responsabilidad de formación en muchas de las artes de pesca fue con miembros individuales de cada tripulación: pescadores jubilados enseñaban a los pescadores jóvenes las artes de construcción y reparación de redes.

ta negra. Las citadas compañías trabajaron con los colegios de formación para el mejoramiento de cursos para Mecánicos, porque la tecnología de los buques arrastreros fue avanzando mucho. También se comenzaron cursos de Cocineros y Operadores de Radio.

En el año 1950 se hicieron cursos de formación con métodos para luchar contra incendios, seguridad en el mar y primeras curas. En esta época se ampliaron las reglas de formación para todos los buques de más de 25 toneladas. Se exigieron más los certificados de competencia y para el trabajo al mar en la pesca solamente en las aguas costeras el certificado fue Patrón (limitado). Para el certificado de Patrón (completo) se exigió más competencia en navegación. El uso de cartas de navegar, marinería, señales y condiciones ambientales en aguas de otras partes del mundo.



Después de la segunda guerra mundial las sociedades de armadores nombraron funcionarios para reclutamiento y formación de personas para la industria. La seguridad en el mar se sitúa en un área de formación de gran importancia, específicamente para limitar los accidentes y el nivel de seguros para cada barco. Las compañías de seguros eran una influencia muy importante en la formación propia de Patrones y tripulaciones. Los hombres acusados de descuido se pusieron en la lis-

El uso aumentado del radar y otros equipos electrónicos de navegación resultó en la introducción de un programa de formación que duró dos semanas y se llamó «radar observer». Este curso era principalmente para los Patrones.

Dos desastres horribles en 1955 y 1968 en los que resultaron muertos muchos pescadores ingleses. En el último, tres buques se perdieron debido al

CONFERENCIA



aumento de hielo en la superestructura del barco. Un efecto de estas pérdidas fue la introducción de cursos de formación en meteorología y estabilidad y se tuvo que hacer exámenes en estas materias para el certificado de Patrón.

Durante los años 60 con el desarrollo de grandes buques en la flota arrastrera, se introdujo un sistema de aprendizaje para los jóvenes reclutados a la industria. En este sistema los estudiantes pasaron seis meses en la escuela y seis meses en el mar, durante un período de tres años.

Las asignaturas del curso eran navegación, estabilidad, operaciones de pesca, meteorología, biología de peces, seguridad en el mar. Este sistema de formación se llama formación alterna y en el Reino Unido se desarrolla bien en otras industrias.

En este tiempo había cambios en las oportunidades tradicionales para la flota del Reino Unido. Se pronunciaron límites de pesca de 200 millas en las costas de Islandia, Noruega, Rusia y Canadá. Unos trescientos barcos ingleses pescaban en esas aguas, pero ahora con la disminución de las oportunidades de pesca en la flota de pesca de gran altura no quedan nada más que nueve barcos de este tipo. Esa es una

de las grandes diferencias entre la flota británica y la flota española. Con el colapso de las oportunidades de pesca de gran altura se acabó la demanda de cursos de formación alterna. Ahora, poca gente hace el curso y usualmente se trabaja en la pesca costera.

En 1970 se introdujeron los primeros cursos académicos en la pesca en el Reino Unido. Posiblemente lo más importante fueron los primeros cursos para gente trabajando en la industria de pesca en tierra. Así los sujetos del curso incluyen artes y métodos de pesca, meteorología, estabilidad, legislación, oceanografía y biología. También incluyen los sujetos importantes en las actividades de la pesca, después de la captura de pescado: manejo y preservación de pescado, elaboración de productos, comercialización, distribución y estudios económicos de la industria entera. Los aspirantes del curso usualmente son estudiantes que han terminado la escuela secundaria, pero también hay reclutas que ya tienen experiencia en la industria —Patrones, por ejemplo. Después del curso es usual para los licenciados conseguir empleo en los sectores de elaboración y la industria de la pesca. Sin embargo, unos consiguen empleo con compañías de

acuicultura y en compañías con la responsabilidad de comercialización y distribución de pescado.

Así, ahora mismo, hemos visto unos cambios importantes en la formación de los pescadores en el Reino Unido, los problemas más importantes entre los pescadores eran la seguridad en el mar y los cambios en la tecnología de pesca. Casi todos los cambios en los esquemas de formación antes del presente eran dirigidos a estos problemas.

En realidad algunos aspectos de la actividad de los pescadores no cambiaban por el siglo en que se vive. Los pescadores siempre quieren pescar y muchas veces no quieren pasar tiempo en la formación. Una de las soluciones tomadas en el Reino Unido para superar estos problemas son las siguientes:

—No es necesario que los pescadores paguen la formación.

—En el Reino Unido el Gobierno pagó a los pescadores durante los cursos de formación.

—Es posible hacer cursos en centros locales.

Se usaron mucho las unidades móviles de formación.

—Se ha desarrollado un sistema de «Open Tech» para estudios en casa o en el barco.

Gambuza

SUMINISTROS NAVALES SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178

CONFERENCIA



Vamos a considerar algunas de estas soluciones con más detalle. Ahora en Gran Bretaña hay un sistema de formación en los puertos pequeños y aldeas que se llama «Group Training Associations». Los grupos de pescadores en aquellos puertos y aldeas funcionan como un centro de experiencia y habilidad en nuevas tecnologías. Cada grupo recibe apoyo financiero del «Sea Fish Industry Authority» (un organismo del gobierno nacional). Y así cada grupo puede conseguir expertos en nuevas tecnologías. También el grupo tiene el apoyo de la unidad móvil de formación (es un camión que contiene un equipo nuevo usualmente para navegación o localización de peces). La historia de la unidad es un suceso, con la provisión de muchos cursos (generalmente durante una semana) en los puertos de Fleetwood, Lowestoft, Aberdeen, Peterhead, Humberside y ahora en Europa. El interés ha aumentado al incluir formación en sistemas hidráulicos y la operación de máquinas de diesel. En realidad es un programa de formación para los pescadores que trabajan en las aguas costeras. Ahora mismo la unidad hace cursos en muchas partes del Reino Unido.

Por otra parte, si un pescador quiere ampliar su conocimiento personal de los sujetos de la pesca, puede hacer cursos de estudio individual. Estos cursos se llaman «tecnología abierta» y consiste en unidades prácticas para estudio en casa o en el barco. Por ejemplo, principales de estabilidad, manejo y conservación de pescado a bordo, equipo electrónico para navegación, etc. Cada unidad se completa con libros o unas becas cassettes. La ventaja de este sistema es que es estudiante puede trabajar a su paso personal.

Es una idea nueva y en este momento aún no tenemos datos sobre el suceso del sistema.

He hablado sobre la forma y cambios en el sistema de formación en el Reino Unido durante 150 años pasados. En los dos últimos hicimos un intercambio de instructores de formación de la pesca entre países de la Comunidad Europea. Uno de los resultados más interesantes fue que en realidad las diferencias en la formación pesquera entre los países de la Comunidad no

son muy grandes por la industria de captura. De hecho, hay una uniformidad de enfoque igual entre los Estados miembros para la formación de pescadores. Sin embargo, no es así con la parte del sector sobre tierra, específicamente en los cambios de elaboración, comercialización, gestión, administración. En realidad no existe una presencia de formación organizada en esta parte del sector de pesca. Obviamente la captura de pescado es solamente la primera parte de la producción de pescado para consumidores, es posible que la falta de formación formalista en este campo sea un resultado de la dominación de las actividades de captura sobre los demás del sector. Significativamente esa es la situación en el Reino Unido debido a la calidad de productos pesqueros a los consumidores. El mercado de consumo de pescado en el Reino Unido lo componen pocas especies —bacalao, aeglefino y



unas especies de lenguados. También el consumo de pescado total al final de los años setenta iba en disminución en nuestro país. Además, se ha demostrado que los consumidores ingleses no comprenden muy bien el valor y las características del pescado de buena calidad. Es diferente la situación en España, Francia y Portugal donde la gente conoce bien el pescado. También se come un gran número de especies diferentes. Por supuesto el estímulo de los consumidores y los mercados de consumo es también un acicate para las otras partes de la cadena de productos incluido las flotas de pesca. Así en esta situación el papel de la formación para trabajadores en la elaboración y comercialización de pescado es muy importante para mejorar la calidad, reducción de desperdicios, control de deteriorización y eliminación de captura incidental.

En el Reino Unido recientemente hi-

cimos una campaña para aumentar el consumo de productos pesqueros y también dar a conocer el valor nutritivo de los productos del mar y las aguas dulces. También el Gobierno ha organizado un sistema de formación para personal que trabaja en la elaboración y comercialización de pescado.

Las clases de cursos son los siguientes:

—Cursos cortos en el manejo y presentación de pescado y productos pesqueros en las tiendas detallistas. Incluyendo el valor del hielo como un agente de preservación y para la disminución de desperdicios.

Sistemas diferentes de iluminación, almacenaje usando cuartos de enfriamiento y congelación. Métodos de preparación y cocina de especies inusuales y nuevos. En este caso hubo mucho interés de la gente que trabaja en supermercados.

—Cursos para comerciantes que usan unidades móviles. Entre las materias incluyen diseño y función de sistemas pesqueros para el transporte, almacenaje y venta de pescado. Uso de hielo y desinfectantes.

—Cursos para el mantenimiento de cuartos de congelación y máquinas de congelación.

Cursos para gente que trabaja en el ramo del pescado frito (un negocio muy importante para la gente inglesa —«fish and chips»— el plato típico de la clase obrera).

El Gobierno no tiene facilidades ni personal para esta formación, por lo que los colegios de formación pesquera tradicional tendrán que hacer los cursos.

Creo que el futuro de la formación continuará reaccionando a las necesidades de las flotas y tripulaciones pesqueras. Así debemos promover cursos en las tecnologías avanzadas y para la seguridad en el mar. Sin embargo, para la salud y el crecimiento de nuestras industrias pesqueras necesitamos tener en cuenta el futuro y las fuerzas que afectarán la formación en la industria pesquera.

Nuestra jefa de gobierno, Margaret Thatcher, dice que la formación es demasiado cara, nosotros, los de la industria pesquera, decimos que la ignorancia es mucho más cara.

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 Avidetieta, 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

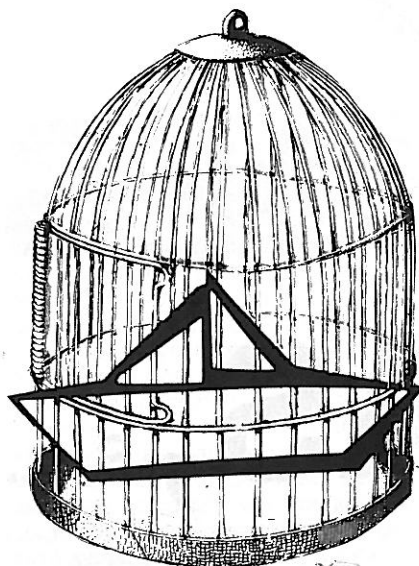
Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

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)



Todo el asunto relacionado con el encarcelamiento de José González Arias, ocurrido en Terranova en 1987, y bajo la acusación de un hecho que había sucedido el año anterior, debe hacernos reflexionar en voz alta. Se trata de unos hechos en los que intervienen, fundamentalmente, dos factores: un abandono empresarial y la «eficacia» de los asuntos consulares españoles en Canadá, aunque, según todos los indicios, el hecho podría haber acaecido con iguales características en cualquier otro lugar.

El hecho de que González Arias hubiera sido detenido cuando faenaba en el buque «Ría de Pontevedra» de diferente armador que el que mandaba cuando ocurrieron los hechos delictivos de los que se le acusó, el «Botalón», hizo que el empresario de este último se desentendiera de un conflicto sucedido en uno de sus buques.

No es el primer ejemplo de un armador que abandona a los trabajadores de su empresa cuando ya no tienen intereses en la misma, bien por causa de desaparición (hundimiento o cualquier tipo de siniestro que haga que el buque desaparezca) o, como en este caso, porque su barco no está dejando de producir con una tripulación diferente. El asunto concreto del «Botalón» es, si cabe, un tanto más grave, pues su Capitán, la persona que dirigía la producción durante aquella marea, estuvo capeando su propio «temporal» acosado por los inspectores de «Pesquería Canadienses» sin recibir de su armador no sólo ayuda material, sino soportando in-

El Capitán del «Botalón» ha sido abandonado por el armador

Caso «González Arias»: dos lecciones a aprender Deficiente atención consular española

cluso la sensación de abandono que produce el que una persona ni siquiera se moleste en contestar al teléfono. Y todo, porque González Arias ya no pertenecía a la empresa. En estos momentos, el ex-Capitán del «Botalón», ya en su casa de regreso, se encuentra estudiando la posibilidad de reclamar jurídicamente la responsabilidad empresarial en el conflicto que le llevó a la cárcel en Saint John de Terranova.

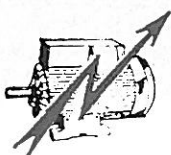
Por otra parte, cuestión no menos importante es la referida a la actitud que las embajadas adoptan ante estos casos y la intervención de los funcionarios dependientes de nuestro Ministerio de Asuntos Exteriores.

Sabido era que la actitud de González Arias, cuando capitaneaba el «Botalón» —no había obedecido a la policía marítimo-pesquera canadiense por hallarse en aguas internacionales—, había incomodado a los funcionarios del país norteamericano, quienes hicieron llegar su protesta al Ministerio español de Asuntos Exteriores. De este departamento se solicitó un informe al Capitán, que elaboró minuciosamente y remitió puntual. A partir de ahí, José González Arias, dio el tema por zanjado y no tuvo ninguna otra comunicación de Exteriores, de lo cual interpretó, con toda lógica, que el Gobierno canadiense no le acusaba de nada. Pero la sorpresa saltó cuando, embarcado en el buque «Ría de Pontevedra», los mismos funcionarios que pretendían apresar el «Botalón» un año antes, le presentan una orden de detención. ¿Por qué —se preguntaba— el Gobierno español no me comunicó a su tiempo el resultado de sus acciones ante el Gobierno de Canadá? Primera cuestión.

Recién llegado a Saint John, fue conducido a prisión, acompañado únicamente por un misionero vasco y una persona que el Instituto Social de la Marina tiene destacada en un centro recreativo para españoles en Terranova. Ni una sola visita del cónsul honorario de España en aquella ciudad, y, después de varias llamadas, una comparecencia de un funcionario de la embajada de Ottawa, quien se encuentra con un proceso judicial ya encauzado gracias a las gestiones del propio procesado con ayuda de las dos personas mencionadas que estuvieron siempre a su lado, aunque sin posibilidades de ofrecer ayuda material.

¿Y si González Arias no hubiera tenido dinero para contratar un servicio jurídico? Además de encontrarse preso en Terranova, el Capitán del «Botalón» se vio desheredado de la ayuda moral y material de la embajada de España en Ottawa y sus contactos —por muy honorarios que sean— en Terranova.

De todo lo dicho pueden extraerse dos lecciones básicas: los armadores —quizá salvando alguna honrada excepción— atienden únicamente a sus intereses económicos, inhibiéndose de este caso e incluso acusando a González Arias de proporcionar «una mala imagen» a su empresa. Por otra parte, el funcionamiento del sistema consular español ha sido puesto en evidencia cuando los funcionarios de nuestro Ministerio de Exteriores realizaron un trabajo fuera de tiempo y carente de toda dirección en lo que respecta al asesoramiento jurídico de un ciudadano de este país en la cárcel, que tuvo que ingeniar él mismo para solucionar su situación ante la justicia canadiense.



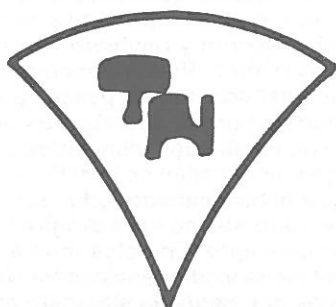
I.R.C.E., S. A.

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



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



José González Arias, ex-Capitán del «Botalón».

José González Arias es un Capitán de Pesca de cuya experiencia al mando del buque congelador «Botalón» pueden sacarse varias consecuencias. Desde soportar los barrotos de una cárcel canadiense hasta el abandono de que fue objeto por parte del armador del barco, quien no quiso ni ponerse al teléfono cuando el interesado le llamó para requerir la documentación necesaria para el juicio. Con él hablamos y él mismo nos cuenta lo sucedido.

—«Todo comenzó cuando, en el mes de junio del pasado año, nos encontrábamos en Terranova, justo al límite de las 200 millas de la ZEE del Canadá, pues es el único lugar, como sabes, donde hay buena pesca. Era el segundo día de trabajo en aquella playa y estábamos tan tranquilos cuando nos encontrábamos rodeados de niebla y a aproximadamente media milla del límite permitido. Fue todo tan rápido que, después de varias llamadas que ellos dicen que efectuaron, cuando me di cuenta ya había una lancha por el costado de babor. Nosotros íbamos en arrastre y llegaron con gran prepotencia. Les pusimos una escala y subieron. Ya parecía que el puente era de ellos. En principio creíamos que era de la NAFO, pero al verles actuar ya comprobamos que eran de Pesquerías Canadienses. Nuestros aparatos daban unas dos millas por fuera de las aguas, aunque ellos interpretaron que estábamos pescando en aguas de su país y nos dieron orden de parar nuestra faena, a lo que nos negamos pues no reconocíamos a esa autoridad en aguas internacionales. Y también les dije que, al comprobar por todos los medios —por el satélite y por el Loran— que nos encontrábamos fuera de jurisdicción canadiense, no obedecíamos la orden que nos dieron de que nos dirigiésemos al puerto de Saint Johns».

GONZALEZ ARIAS:

Exteriores no me informó que yo tenía un proceso iniciado en Canadá.

Hace notar, González Arias, la actitud un tanto agresiva del inspector, a quien le tuvo que llamar la atención para que se comportara correctamente en un barco español, aunque en el juicio no se reflejó correctamente este tenso tira y afloja que se produjo en aquel corto período de tiempo. «Más tarde ellos volvieron a su barco, consultaron con las autoridades de Ottawa e insistieron en que pudiéramos proa a Terranova, a lo que por supuesto nos negamos. Habíamos parado las faenas de pesca, por deferencia hacia ellos, que habían vuelto a nuestro barco, donde incluso comieron y recibieron en todo momento un trato correctísimo. Posteriormente, unas dos horas más tarde, reanudamos la pesca, pues ellos creían que parábamos porque acatábamos sus órdenes, extremo que no estábamos dispuestos a consentir. Cuando el inspector canadiense insistió nuevamente, ya le dije que se había acabado todo, que si quería que me detuviese, pero que no iba a dirigirme a Terranova bajo ningún concepto. En estos momentos, notamos también una cierta incoherencia entre ellos, pues uno de los técnicos que media la situación no estaba conforme con las órdenes de su superior y así nos lo dejó ver».

El armador no quiso ni ponerse al teléfono.

AMENAZAS

—«Les dije que sólo iría a Saint Johns a punta de metralleta, a lo que me contestó que saldrían dos buques de la armada detrás del «Botalón», en tono de amenaza. Por último, se fue del barco». Las apreciaciones psicológicas que realiza a lo largo de la conversación denotan la capacidad humana de un viejo —aunque joven de edad— lobo de mar. «El aspecto de persona amargada que tenía el inspector contrastaba mucho con la nobleza de otros miembros del grupo de canadienses que subieron a bordo de nuestro barco, de quien nos despedimos muy cordialmente. Yo, en principio, no quería dar la mano al despedir al jefe, pero después, al saludarle, le advertí, de hombre a hombre, que este tipo de artimañas no deben ser las normales en las relaciones entre marinos, pues unos y otros sabíamos que nos encontrábamos fuera de la línea imaginaria de las 200 millas».

CON LA CONDENA DEMOSTRARON SU INOCENCIA

Después de este incidente, el «Botalón» continuó su faena con la más absoluta normalidad. Pero al llegar a Vigo de regreso, sucede una de las claves para entender todo el conflicto: El Ministerio español de Asuntos Exteriores solicitó al armador un informe de todo lo ocurrido. González Arias lo redactó puntualmente y lo envió, mas al no tener respuesta alguna de parte de las autoridades diplomáticas españolas, el Capitán dio el asunto por zanjado y creyó que así lo habían hecho también las autoridades de ambos países. «Si a mí me hubieran avisado desde Exteriores que tenía un asunto judicial pendiente en Canadá, yo hubiera actuado de otra forma».

La segunda parte del conflicto comienza casi en el mismo lugar que cuando entraron en el «Botalón», muy cerca de la línea de prohibición. En esta ocasión, González Arias iba como técnico de pesca en el buque congelador «Ría de Pontevedra», perteneciente a otra casa armadora.

—«Cuando subió al buque la inspección, acusándonos igualmente de faenar dentro de aguas canadienses, el inspector y yo nos cruzamos la mirada y ya lo comprendimos todo; se trataba, efectivamente, del mismo personaje del conflicto anterior. Era el 28 de diciembre de 1987. Pasaron dos días a bordo de nuestro barco y presentaron una orden de detención, con lo cual, a punta de metralleta —porque en esta ocasión venían armados— tuvimos que poner rumbo a Terranova.

Al llegar a puerto, poco después de comenzado este año, me esperaba el padre Joseba, un jesuita vasco, y un representante del I.S.M., José Manuel Laguna. A mí me comunicaron inmediatamente que tenía esos cargos, y a Jaime Rivas Cortizo ya le habían permitido ir despachando el «Ría de Pontevedra», como su capitán que era. Le habían impuesto una fianza de solamente 5.000 dólares, pero a mí, al no tener el buque, me impusieron una fianza de 175.000 dólares. He aquí la diferencia del trato cuando hay y cuando no hay un barco de por medio, puesto que cuando está el barco, las consecuencias materiales recaen sobre él».

Los marinos españoles por razones evidentes de nuestras autoridades, tenemos la sensación de estar abandonados y en consecuencia indefensos ante múltiples arbitrariedades en aguas internacionales.

A partir de aquí, González Arias trató de ponerse en contacto con su antiguo armador inútilmente, pues éste, de la casa «Pescasa», ni siquiera se puso al teléfono y le remitió al asesor jurídico de la empresa para hacerle llegar los documentos necesarios. Quiere dejar constancia de que, por el contrario, el armador del «Ría de Pontevedra» tuvo una actitud mucho más apuesta y dialogante, e

incluso se ofreció a ayudar a la resolución del problema, aunque evidentemente no era cosa de su incumbencia.

UNA FIANZA EXCESIVA

—«Decidí aquí esperar al juicio, pues la fianza impuesta era excesiva para mis posibilidades y no quería pedírsela a mi actual armador, puesto que a él no le correspondía su pago. Pasé entonces a la cárcel y nombré mi propio abogado para no tener que esperar por nadie. Los funcionarios de la embajada española ni siquiera se habían dado por enterados de lo que sucedía. En Terranova existe un cónsul honorario, a quien ni siquiera conozco».

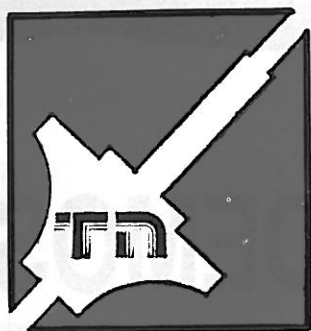
El «Ría de Pontevedra» ya había regresado a Galicia, pues en el plazo de uno diez días ya solucionaron su problema. Y como la campaña estaba a punto de darse por terminada, les permitió volver a casa.

Lamentablemente, la Administración española cuando se produce un apresamiento, siempre recaba la información de las autoridades del país en cuestión y nunca lo hacen con los Capitanes de nuestros barcos, con el consiguiente perjuicio para nuestros intereses.

—«Vino a visitarme, cuando ya había pasado algún tiempo, el primer secretario de la embajada, José Matres, a quien le comuniqué mi disgusto por la inasistencia de cualquier asesoramiento jurídico y el abandono al que estamos sometidos allí». La sensación de abandono era tal que casi parecía que las autoridades españolas se ponían a favor de las canadienses, como si dieran por supuesto que yo era culpable».

La sentencia venía delimitada por las condenas impuestas, que eran, por este orden, las de entrar en aguas canadienses, prepararse para pescar en ellas, no parar el buque, y por último, obstrucción a las autoridades. Sólo esta última lleva implícita la pena de prisión. En cuanto a la sentencia, impusieron un día de prisión y 45.000 dólares de multa. «Yo sabía que no me iban a dar la razón, pero bien claro quedó, vista la sentencia, que realmente no me consideraban culpable».

En cuanto a la multa, le dieron poca importancia, porque, aunque no era compensatoria con prisión, lo cierto es que le dieron el pasaporte e inmediatamente pudo regresar a Galicia. «Lo único que podían hacer era embarcarme bien si yo fuera un ciudadano canadiense, o, si lo desean, reclamar por otras vías al Gobierno español, el pago de esa multa. También a mí me cabe la posibilidad de recurrir ante la justicia de Canadá, pero no pienso hacerlo, porque quedó claro en la sentencia que impusieron estas penas por imponer algo y no quitar la razón a sus propios vigilantes».



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



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR

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

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

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

EFECTOS 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

AETINAPE pedirá a la CEE medidas contra las arbitrariedades en el apresamiento de barcos pesqueros

Exteriores reconoce fallos consulares en Canadá

Agradecer las gestiones realizadas, informar directamente de todo lo ocurrido y criticar algunos extremos de la gestión consular española en Canadá, han sido los motivos de las visitas giradas por José González Arias a una serie de autoridades de Madrid, a donde acudió acompañado por el Presidente de AETINAPE, José M. Muñiz Ríos; estas mismas autoridades ya habían sido visitadas por Muñiz Ríos durante el cautiverio del Capitán del «Botalón», a quienes se les solicitó su mediación en el conflicto.

Las personas visitadas —Director y Subdirector de Asuntos Consulares del Ministerio de Asuntos Exteriores, don Rafael Pastor Ridruejo y don Vicente Ramírez Montesinos; el Director General del Instituto Social de la Marina, don Jesús Muela, y el Ministro Consejero de la embajada de Canadá, don Lorne S. Clark—, se mostraron en todo momento satisfechos por el desenlace del incidente y receptivos en las observaciones del Capitán acerca de la necesidad de flexibilizar la normativa que regula la zona de pesca exclusiva en aguas canadienses.

Todos coincidieron en repudiar la actitud del armador al desentenderse del caso y se estudió la posibilidad de emprender acciones contra él para que asuma las responsabilidades económicas que le corresponden como empresario del «Botalón». Esta negativa del armador, que no se produce normalmente, se explica porque sus intereses económicos, con el barco fuera de peligro, no resultarían dañados en un proceso en el que se vio implicado únicamente un profesional que ya no pertenece a la empresa. Diferente hubiera

sido su actitud —según todos los presentes— si el buque tuviera que frenar su producción «y eso denota una enorme falta de sensibilidad humana y de irresponsabilidad empresarial», dijo el Capitán del «Botalón».

La posible creación de una comisión donde estén representados los profesionales, las autoridades y los empresarios, para estudiar todo lo relacionado con la rígida normativa que regula la pesca en aquellas aguas ha sido tratada por el funcionario de la embajada canadiense, quien anunció este tema como una de las prioridades de la embajadora de aquel país en España. Los pescadores españoles dejaron constancia, no obstante, de la excesiva rigidez y, en muchos casos —como este del «Botalón» del poco rigor que existe en las mediciones que delimitan la posibilidad de que un buque se encuentre en aguas prohibidas.

Además se acordó por parte de

AETINAPE, durante el transcurso de estas reuniones, elevar al Gobierno español y a las autoridades de la CEE, la necesidad de establecer mecanismos que puedan evitar la posible arbitrariedad de las autoridades pesqueras de cualquier país.

Para el caso concreto de Canadá se ha propuesto la creación de una comisión integrada por representantes de la CEE y de aquel país que, a propuesta del Ministro Consejero de la embajada canadiense podría nacer en el seno de la NAFO.

Por su parte, los funcionarios de Exteriores reconocieron el poco celo del personal de la embajada española en Ottawa y la nula sensibilidad del cónsul honorario destacado en Terranova, cuyo trabajo, al no ser remunerado, se rige únicamente por sus criterios personales. Aunque es significativo que este colaborador de nuestro Gobierno ni siquiera conozca el idioma español.





URANMAR, S. A. **TALLERES MURO**

VENTA Y REPARACION DE APARATOS NAUTICOS
BOYAS LUMINOSAS PESCA Y HOMOLOGADAS SALVAMENTO
COMPASES - BITACORAS - SEXTANTES - PRISMATICOS
POTERAS - AQUARINES - ANZUELOS - ARTICULOS DE REGALO NAUTICOS

Blas de Lezo, 1 bajo
Apartado 50
Teléfonos 51 04 45 - 52 59 06

20110 - PASAJES - ANCHO (GUIPUZCOA)

Dos meses después de que perdiera vigencia el último convenio de pesca con Marruecos, los responsables comunitarios del sector firmaron un nuevo acuerdo con el gobierno alauita. Un acuerdo que, pese a las esperanzas que había puestas en los nuevos negociadores (era la primera vez que la CEE se hacía cargo de la presencia de la flota española en caladeros extranjeros) ha sido inmediatamente criticado por varios frentes; desde los empresariales, hasta los profesionales o los políticos.

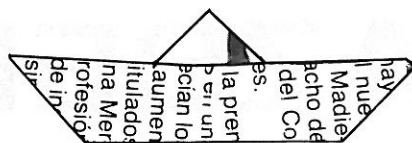
El primero de marzo, los barcos que esperaban la firma del acuerdo podían salir de sus bases hacia los caladeros marroquíes. Eso sí, habían perdido unas cuantas millas de zona de pesca, la posibilidad de pescar durante el mes de octubre y la eliminación progresiva de 40 licencias de arrastre. Mientras el presidente del Gobierno Canario, Fernando Fernández, criticaba, con todos los sectores económicos de su Comunidad, el documento firmado, el Ministro Carlos Romero manifestaba que se trataba de un buen acuerdo.

A parte de estas cuestiones de tipo económico, los trabajadores que faenan en la zona hicieron pública su preocupación por temas como el de la seguridad marítima en la zona de guerra que rodea la región del Sahara. Como siempre, los acuerdos entre Estados se ciñen a las cuestiones exclusivamente económicas, ignorando el aspecto humano en un documento cuya aplicación va a afectar a más de diez mil personas.

Se denota, además, una falta de compromiso de las partes en lo que respecta al cumplimiento de los acuerdos. De hecho, vemos como en los días posteriores al inicio de las faenas en los caladeros marroquíes, este país ha demostrado una gran arbitrariedad en el apresamiento de pesqueros, detenciones que a mediados del mes de marzo llegaban a número de 22, y lo más grave, continúan los actos de piratería por parte de las patrulleras marroquíes a los pesqueros españoles.

Si el acuerdo firmado entre la Comunidad Europea y Marruecos supusiera el establecimiento de una comisión que garantizara su cumplimiento, las diferentes «interpretaciones» del mismo no se hubieran producido.

Existía gran expectativa en el sector y enorme esperanza en que la firma de los acuerdos por la Administración Comunitaria en vez de la española, aportará mejores condiciones de trabajo para los pescadores españoles, pero los primeros optimismos se vieron truncados por la llamada «letra peque-



El acuerdo con Marruecos perjudica, sobre todo, a la flota canaria

La Comunidad Económica Europea tampoco firmó un buen convenio con Hassan

Pese a las esperanzas que existían de un documento digno, los negociadores europeos tampoco supieron lograrlo

ña» del acuerdo, sobre todo para los pescadores de las Islas Canarias y los sectores económicos derivados de la pesca.

Un aspecto importante que ya se puso de manifiesto pocos días después de la entrada en vigor del acuerdo, el pasado 1 de marzo, es la falta de agilidad oficial española en lo que se refiere a la asistencia diplomática de los pescadores detenidos con sus embarcaciones, no sólo en Marruecos, sino también en otros países conflictivos como Canadá o Irlanda.

Pero quien más se resentirá por la naturaleza del acuerdo es la flota canaria. El sector de aquella Comunidad hizo público un informe en el que se recogen los problemas que presumiblemente se derivarán de su aplicación.

La posible desaparición de la flota sardinal de Lanzarote y, consecuentemente, de las industrias conserveras que se asientan en la isla son los argumentos más utilizados. En efecto, el acuerdo recoge la eliminación de licencias en los próximos años y reconoce para los productos marroquíes beneficios arancelarios en el mercado europeo, lo cual supone de hecho una competencia desleal con la flota española. A ello se une la posibilidad de que en un futuro todos los barcos que faenan en caladeros marroquíes, han de comercializar sus capturas en puerto aluita, un extremo ya obligatorio para los buques de aquel país.

El acuerdo recoge también la prohibición de faenar durante el mes de octubre y la obligatoriedad de que cada barco español enrole a tres ciudadanos marroquíes como mínimo (aumentando en uno este número). La zona de pesca, por su parte, se ve reducida sensiblemente.

En cuanto al canon que Europa ha de pagar a Marruecos por la utilización de sus caladeros, se estableció en 72,5 millones de ecus al año, lo cual supone un notable incremento de los 30 millones que se pagaban el pasado año. Bien es cierto que, en esta ocasión, este impuesto lo ha de pagar la Administración europea y no sólo la española.

El acuerdo europeo-marroquí no incluye ningún mecanismo que observe el cumplimiento por parte de Marruecos de la normativa internacional en temas de seguridad marítima o el reglamento de origen, por el cual sería denunciable que en varias ocasiones más del 50% de las tripulaciones marroquíes sean extranjeras, concretamente, en su mayoría, coreanas, según recogen en su informe medios canarios.



EFECTOS NAVALES



PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

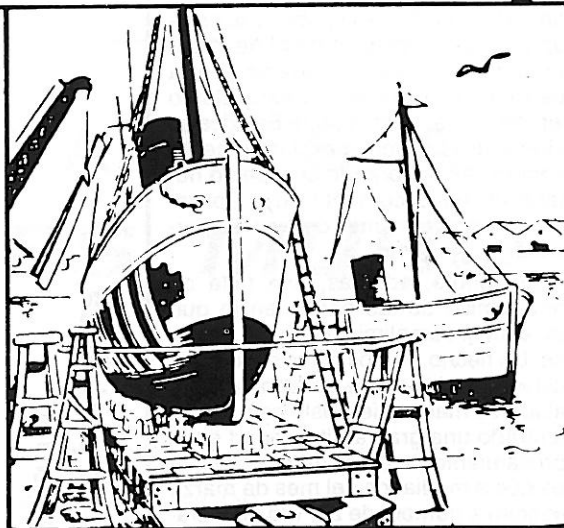
- GRILLETES
- PINZAS DE CHOCO
- FLOTADORES
- BOLSAS DE PLASTICO

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

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Nuevos Servicios

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



T
A
L
L
E
R

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



Calleres Medin

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

**Todo indica que el Estado español
tendrá que pagar
alrededor de 2.240 millones de pesetas**

**Celebran un éxito que no existió
Duro golpe a la economía de Fisterra**

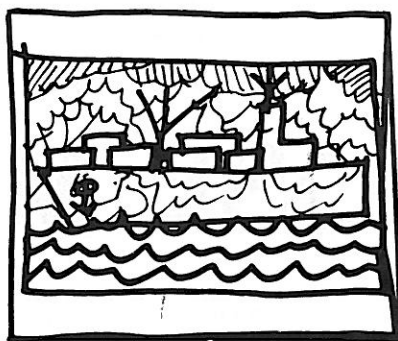
Parece ser, si nos fiamos de los datos ofrecidos a la prensa por la D. G. de la Marina Mercante, que las mercancías peligrosas han sido descargadas de las bodegas del «Cason» hace unos días. Tres meses después del accidente que demostró la incapacidad de las autoridades para hacer frente a una situación difícil.

Pero mientras el propio Ministro Abel Caballero se paseaba ufano por la cubierta de un buque, la comunidad marinera de Fisterra se convencía de que, como siempre, las autoridades se acercaban al buque para hacerse la foto de rigor, aprovechando el fin de la tarea más peligrosa. Según nos comentaba un marinero de la zona: «no entendemos este triunfalismo. Es un éxito que no existe».

Claro que no existe, pero los administradores lo fabrican como sea. Es incomprensible que, después del caos que Galicia vivió aquellos días —cuyas consecuencias todavía se sufren—, aún no hayamos visto ningún cese por incapacidad. El Director General de la Marina Mercante... continúa como potencial organizador de un nuevo conflicto civil de tan grande magnitud.

Después de que dos Magistrados de Lugo dieran versiones absolutamente paradójicas y contradictorias del problema de la factoría Alúmina-Aluminio, con sus correspondientes sentencias divergentes, ese frente del «Asunto Cason» está de momento, en tablas.

Pero en la costa noroccidental de



CASON



Galicia continúan apareciendo bidones con productos químicos del buque siniestrado. Bidones que constituyen no sólo un peligro potencial para quien se los encuentre en el lugar más inesperado, sino una señal más de alarma para los pescadores de Fisterra, un pueblo que tiene en el mar su principal fuente de ingresos.

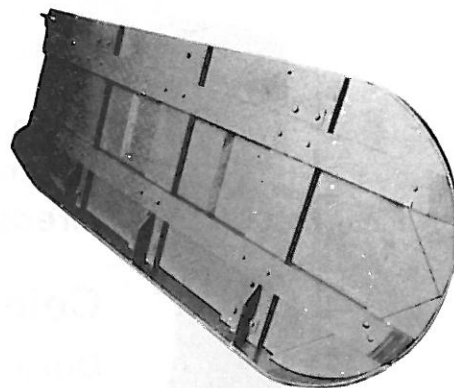
Las secuelas del accidente del «Cason» —del que parecen ser responsables los encargados del Salvamento Marítimo español— están siendo muy graves para los habitantes de Fisterra: la salida de sus productos al mercado choca con la susceptibilidad lógica de los consumidores y por tanto, la situación económica de muchas familias se debilitó de forma radical, además de ese otro daño más genérico que es el empobrecimiento progresivo de una zona que ya no alcanza niveles de bienestar muy altos.

Por otra parte, el Estado español puede ser quien cargue con los gastos del rescate de los bidones, según conclusiones de algunos expertos. Según éstos, las compañías aseguradoras no estarían dispuestas a hacerse cargo de los aproximadamente 2.240 millones de pesetas, ya que éstas no cubren los «daños a terceros». Aunque José Antonio Madiedo informó que en ese caso el Gobierno español apelaría a la justicia británica, todo parece indicar que, según las compañías aseguradoras, será el Estado español quien al final se haga cargo de los gastos de rescate de las mercancías del «Cason».

TALLERES EL RINCON

CONSTRUCCION Y REPARACION DE PUERTAS DE ARRASTRE

Manuel Rubianes Martínez



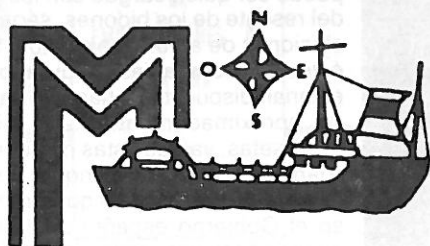
Carretera del Rincón, 16
Teléfono: 27 60 63

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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)



El COMME responsabiliza a la prensa de demasiados males

«Cason» y COMME: amores que matan

Insisten en exculpar a Madiedo, aunque tienen en ello contradicciones

«Es urgente reformar la Administración Marítima, pero los últimos escándalos registrados, como el accidente del «Cason» recuerda una vez más a los altos responsables del Gobierno y de la Administración que España no dispone de medios humanos y materiales para cumplir los convenios internacionales, para prevenir y combatir accidentes, para evitar la pérdida de vidas humanas y de cuantiosos recursos económicos».

Este párrafo se contiene en el editorial de la última revista del Colegio de algunos Titulados de la Marina Mercante de España (COMME). Lo espectacular de la crítica hacia la Administración Marítima, capitaneada por su exdirigente José Antonio Madiedo, no lo sería tanto si no incurriera en una contradicción de las calificables «de bullo».

En sus páginas interiores recoge un «informe» sobre el accidente del buque «Cason» muy similar al que en su número pasado publicó nuestra revista, que va firmado por el Presidente del Colegio, Francisco García Suero, donde se recoge una versión exculpatoria de José A. Madiedo, cabeza visible de la descoordinación técnica y responsable del montante económico que gravará las arcas del Estado español debido a la mala actuación de los servicios de rescate que dependen de su departamento, por ello AETINAPE considera que debe procederse a una auditoría para conocer el alcance y el rigor del astronómico gasto causado a todos los contribuyentes por la ineficacia de tal personaje.

En AETINAPE suelen comentarse mucho las arremetidas contra nuestra

Asociación que parten de las páginas de la revista del COMME. Son un motivo de orgullo, que va paralelo a la desazón que produce en todo trabajador del mar la actual división entre los técnicos de las labores marítimas.

Pero en esta ocasión, la lástima ha rozado el límite de lo gracioso para ingresar en las categorías de la ciencia psiquiátrica.

Una actitud sectaria

La reacción de los miembros de la dirección del COMME ante el trabajo de los periodistas en los sucesos que rodearon el embarrancamiento del «Cason» no dista mucho de un ejemplarizador caso de esquizofrenia. Los pobres marinos del COMME con su supercapitán a la cabeza, impunemente masacrados por los periodistas y los observadores que se apostaban en Fistera al borde de la catástrofe, interrumpiendo las brillantes labores de salvamento que el Director General, Madiedo, y sus secuaces desarrollaban con un absoluto sentido de la profesionalidad y el buen hacer.

Sin lugar a dudas y teniendo en cuenta que Madiedo lo único que hizo desde su llegada a la Dirección General ha sido crear confrontaciones en el sector, arruinar la flota, con la consiguiente intimidación de las tripulaciones, reducir todavía más los niveles de seguridad y sobre todo primar a sus amigos con cargos varios dependientes de su departamento, ha creado un tejido humano, cuya misión ni ellos mismo conocen, pero eso sí, sobre todo defender al «Jefe», se convocan plazas de cualquier cosa a través de la revis-

ta del COMME, además hay que solicitar allí la información, apuntes, y...; por otra parte, son pingües las mejoras de algunos «marinos» que al tener el carnet de paro desde hace años ahora aparecen como técnicos y expertos de la Dirección General en temas de seguridad, salvamento y contaminación, con suculentos sueldos, eso sí a cambio de..., además según dicen, la revista del COMME y la que edita la Dirección General de la Marina Mercante, cuya revista no sabemos cómo la distribuyen, pero sabemos sus fines que a tenor de su contenido sólo es un panfleto propagandístico de Madiedo con cargo a los fondos públicos, pues bien, decíamos que parece ser se editan ambas en la misma imprenta, casualidad...

No le duelen colores al COMME. «La Voz de Galicia», «Tiempo», «Interviú», «AETINAPE», «Panorama» y la Cadena «SER» perseguían como alimañas a los miembros del COMME exprimiendo toda la carroña que podían.

Estos argumentos exhibidos sin pudor en las páginas de la revista del COMME sólo dan muestra del aislamiento a que se ven sometidos quienes mantienen posturas maximalistas y una vez tras otra cierran sus ojos ante la realidad.

Que a la dirección del COMME no le gustan los datos frescos y vivos que la prensa maneja algo más honestamente que el gabinete de información de la Dirección General de la Marina Mercante, no sorprende a nadie. Pero algo distinto y hasta preocupante es la actitud enfermiza que demuestran al enarbolar una bandera que ya tienen perdida: la del sectarismo.

CONST



Las negociaciones con Madiedo, interrumpidas

AETINAPE no descarta nuevas movilizaciones

En la Dirección General de Marina Mercante dicen que están abiertos a una reanudación

La presencia de Titulados Náutico-Pesqueros en el sector de la Marina Mercante todavía no ha sido solucionado por la falta de voluntad política que están demostrando las autoridades públicas encabezadas por el Director General, José Antonio Madiedo. Existe una reunión convocada, después de innumerables peticiones de AETINAPE, para el día 7 de abril, de cuyos resultados daremos cuenta en el próximo número de esta revista.

Las reuniones iniciadas como consecuencia de las movilizaciones llevada a cabo el pasado año en Madrid, habían quedado suspendidas por la Dirección General de forma unilateral. En medios Náutico-Pesqueros, así como en la propia dirección de AETINAPE, se interpretaba esta interrupción como consecuencia de la escandalosa actuación de las autoridades en el accidente del buque panameño «Cason» sucedido a finales del pasado año en Galicia.

Estas reuniones, en las que participan miembros de AETINAPE y autoridades de la Marina Mercante, acompañados de sus respectivos servicios jurídicos, tienen como fin llegar a un acuerdo sobre la situación de los Titulados Náutico-Pesqueros en la flota mercante, en base al Convenio Internacional conocido como OMI-STCW-78, sobre Normas de Personal, Titulación y Guardias para la Gente del Mar.

Después de varias cartas dirigidas por el Presidente de AETINAPE, José M. Muñoz Ríos al Ministro de Transportes, Abel Caballero, del que depende la Dirección General de la Marina Mercante, el Inspector General de Enseñanzas Náuticas, D. Pedro Montalvo, a través de un contacto telefónico, comunicó que era intención de la Dirección General reanudar el diálogo iniciado, puesto que ellos continúan abiertos a las negociaciones. Por fin, el pasado día 28, se ha convocado finalmente esta reunión. Los inquilinos de Ma-

rina mercante, no dueños de la finca deben saber que todo tiene un límite y en nuestro caso, como siempre hemos hecho, apoyaremos una decidida negociación, pero advertimos que ante cualquier intento de manipulación o pérdida de tiempo no dudaremos en responder como ya lo hemos hecho los Náutico-Pesqueros en ocasiones parecidas, pero sin lugar a dudas con mayor virulencia, el desarrollo de los acontecimientos así nos lo aconsejan.

Mecánicos no autorizados

Mientras las autoridades retrasan la reunión bipartita, tres Titulados Náutico-Pesquero (Mecánicos Navales Mayores) que trabajan en la compañía «Frigolines» han visto su autorización de reembarque denegada en la Dirección General de la Marina Mercante. Pese a que estos profesionales estaban incluidos en la lista de personal Náutico-Pesquero enrolado en la Marina Mercante, elaborada en 1981, no les ha



NAVILEKTRA s.a.l.

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

MONTAJES Y REPARACIONES

Central:
C/San Pedro, 8
Telfs. (943) 390041- 390652
PASAJES DE SAN PEDRO

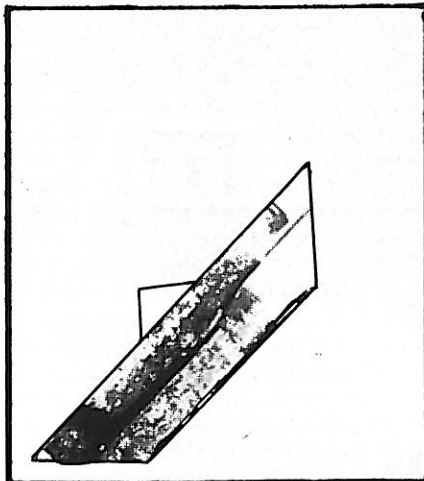
Delegación:
Egidazu kaia, nº 20-1ª
Teléfono (94) 6832153
ONDARROA

sido concedido el permiso de reembarque. Este extremo se interpreta en AETINAPE como la reanudación de las fricciones provocadas por el equipo de José Antonio Madiedo al no respetar los acuerdos suscritos.

Un proyecto del Director General

El Director General de la Marina Mercante, José A. Madiedo, ha elaborado un Proyecto de Reforma del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas, que, según fuentes bien informadas, no tiene en cuenta el nuevo marco de competencias de los Mecánicos Navales, recientemente decretado y que amplía las atribuciones de estos Titulados Náutico-Pesqueros. Desde AETINAPE se valora muy negativamente lo que se califica de «amnesia» del Director General, al elaborar un Proyecto que es visto en el sector como un nuevo motivo de confrontación entre las diversas partes afectadas. Este Proyecto debería ser el resultado de la discusión y participación de todas las partes afectadas para que no fuera posible generar un nuevo motivo de división entre los trabajadores del mar.

Si bien la valoración de los Náutico-Pesqueros es negativa, en AETINAPE se confía en el poco éxito de la iniciativa de José A. Madiedo, puesto que contradice una norma recientemente promulgada. Lo que es inaceptable es la forma que el Director General utilizó para iniciar los trabajos de reforma de los Cuadros de Tripulaciones Mínimas.



Convenios y otros instrumentos convencionales de la OMI

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

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

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

Adopción de instrumentos

Las propuestas encaminadas a elaborar un tratado internacional pueden originarse en cualquiera de los órganos de la OMI. La aprobación oficial de tal propuesta puede darla la Asamblea, órgano rector de la Organización integrado por sus 131 Estados miembros, o el Consejo, que desempeña las funciones de la Asamblea entre los períodos de sesiones bienales de esta última.

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

Las conferencias diplomáticas de la OMI suelen durar entre dos y cuatro semanas, a cuyo término se adopta oficialmente el texto definitivo de un convenio u otro instrumento convencional.

Ratificación

Una vez adoptado el convenio, la responsabilidad de la acción recae en los gobiernos. La celeridad con la que el convenio llegue a entrar en vigor (esto es, se hace obligatorio para los Estados que han convenido en contraer tal obligación) depende del tiempo que tardan los gobiernos en ratificarlo o aceptarlo. La decisión de obligarse pueden expresarla las partes mediante firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, lo cual depende del deseo del Estado interesado. En términos generales se usa la palabra «ratificación» para designar ese acto. Los tratados de la OMI entran en vigor una vez que determinado número de Estados los han ratificado. En la mayoría de los convenios de la OMI se exige que cierta

proporción del tonelaje de la flota mercante mundial esté representado por las partes que los han ratificado para que puedan entrar en vigor.

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

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

Implantación

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

prescripciones de los tratados que ha ratificado. Sin embargo, muchos tratados de la OMI contienen asimismo cláusulas en las que se permite o exige a otros Estados, particularmente los Estados rectores de puertos, que hagan cumplir las prescripciones de los convenios de que se trata.

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

Enmienda

Todos los tratados multilaterales de la OMI contienen disposiciones para su propia enmienda. Esto es particularmente importante en el caso de los instrumentos convencionales de índole técnica adoptados bajo los auspicios de la OMI, ya que han de ser actualizados

y modificados para tener en cuenta la rápida evolución del transporte marítimo y de la tecnología conexas.

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

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

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



Las viudas y los huérfanos podrán cobrar inmediatamente

El Instituto Social de la Marina reduce burocracia

Las medidas de afiliación benefician a todos los usuarios de la Seguridad Social

Obtener una pensión, más fácil

La informatización de los datos facilita la gestión burocrática

El cobro o la solicitud de las diversas pensiones que gestiona la Seguridad Social, el I.S.M. para los trabajadores del mar, se afiliarán según el plan que este organismo pondrá en vigor a partir del 1 de abril. Las pensiones de jubilación, invalidez, viudedad y orfandad se beneficiarán de esta agilización administrativa. También se ponen en práctica otras medidas, como la reducción de documentos, el cobro inmediato al fallecimiento para viudas y huérfanos, y una atención más personalizada y eficaz para el usuario.

La «modernización, racionalización y acercamiento al ciudadano» de la gestión de la Seguridad Social, traerá consigo varios beneficios burocráticos para quienes en sus propias carnes padecen los actuales retrasos e inconvenientes de la oxidada maquinaria administrativa de ese gigante público. Como se sabe, el Instituto Social de la Marina es el organismo que se encarga de gestionar el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, y su Director General firma, junto con los responsables de otros organismos, el reglamento que hace posibles estas mejoras, titulado «Diversas medidas de simplificación de la documentación exigida en la tramitación de las pensiones y sobre otros aspectos de la gestión de la Seguridad Social».

Según reconoce implícitamente la Secretaría General para la Seguridad Social en el informe de presentación del plan modernizador del organismo, las actuales fórmulas administrativas para obtener los beneficios necesarios, carecen de la agilidad burocrática que

sería deseable. Por ello, el Ministerio de Trabajo pondrá en práctica, a partir de este mes de abril, mecanismos que aminoran trámites y requisitos que muchas veces podían acabar con la paciencia del público.

Si bien las intenciones expuestas en el referido informe contienen aspectos realmente positivos, existen en él declaraciones de difícil credibilidad y cuyos efectos deseables habrá que valorar cuando el tiempo lo permita. Por ejemplo, el principio que hace referencia a la «atención personalizada al administrado que le facilite un adecuado asesoramiento y auxilio para el mejor ejercicio de sus derechos en materia de Seguridad Social».

La puesta en práctica de este plan se hizo efectiva ya hace algunos meses con la supresión de los «Talonarios de desplazados» que ya no son necesarios para recibir asistencia sanitaria fuera del domicilio habitual.

Documentación: dos tercios menos

Solicitar una pensión en la actualidad supone una auténtica colección previa de documentos. Un total de nueve papeles (declaración de rentas, partida de nacimiento, D.N.I., cartilla de asistencia sanitaria, libro de familia, certificado médico y certificado de convivencia), eran hasta ahora necesarios para formalizar un trámite cuya gestión duraba unos 40 días como media. Con la entrada en vigor de este plan, el beneficiado ha de presentar únicamente el certificado de empresa (o, en su caso, justificantes de cotización), el libro de familia y el D.N.I. Según los planes del Instituto, en un par de días el asegurado obtendrá respuesta sobre su solicitud de pensión.

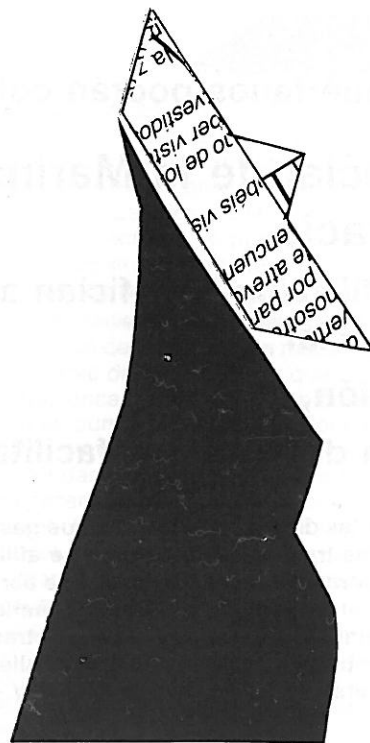
La necesidad de una auténtica procesión de organismos, muchas veces

de difícil localización en capitales de provincias o cabeceras comarcales, se ve reducida para un total de alrededor de 450.000 personas que cada año solicitan su correspondiente pensión del Estado en España. El Instituto ha calculado que a cada persona se le ahorran unos 30 días previos a la solicitud, para la presentación de documentos. Documentos que se eliminan en cifra de 3 millones por año y cuyos datos, la Seguridad Social puede obtenerlos de sus propios archivos o de otros lugares de la Administración. Es cierto que esta agilización se debe en buena parte a los procedimientos de proceso de datos y facilidades de gestión que ofrece la nueva tecnología.

Cobro en menos de una semana

Quienes hayan sufrido el trámite de cobrar por vez primera una pensión, sabrán de las deficiencias que hasta ahora ocasionaba el primer pago del Estado. La modernización que nos promete este organismo contempla la «emisión diaria de las nóminas de los primeros pagos», esto es, que cada día estarán a disposición del solicitante la lista de pagos que pueden hacerse efectivos, conviene recordar que antes de la entrada en vigor de esta resolución, las nóminas se hacían públicas quincenalmente.

Está previsto que el solicitante de una pensión no tarde más de cinco o seis días en cobrar su primer abono. Un



dinero que, además, se podrá hacer efectivo por medio de un cheque nominativo que el organismo remita al domicilio, por la cantidad correspondiente a la mensualidad, más los atrasos oportunos. Los 400.000 nuevos pensionistas que existen cada año evitarán así el estarse más de un mes esperando el primer recibo y los atrasos que normalmente se le adeuden. Cualquier oficina bancaria hará efectiva, sin coste alguno, la cantidad establecida.

Adelantos para viudas y huérfanos

Un sector desgraciadamente frecuente entre los trabajadores del mar, es el que engloba a viudas y huérfanos de pensionistas. Dada la precaria situación en que con frecuencia quedan los parientes cercanos de un fallecido, las 44.000 personas que anualmente solicitan este tipo de pensiones, se verán especialmente beneficiadas.

La resolución contempla que la primera mensualidad será efectiva dentro del mes siguiente al de la solicitud, mas con una particularidad: se garantiza el cobro de un anticipo a cuenta equivalente a la cuantía mínima vigente para esos casos. Los ingresos inmediatos tan necesarios para las familias de quienes fallezcan, aliviarán sin duda los desagradables momentos siguientes a la pérdida del ser querido.

Facilitar, por último, el ejercicio de los derechos, es otra de las intenciones de la resolución ministerial que hoy comentamos. La intención de la Administración es atender más eficazmente al beneficiario de la Seguridad Social por medio de una dedicación funcional más personalizada y servicial. El cumplimiento impreso para cualquier trámite o una rigurosa información del dónde y el qué de muchas cuestiones, serán, a partir de este mes de abril, funciones a realizar por el personal administrativo de cualquier oficina de la Seguridad Social.



Electromecánicas

PASAIA, S.A.

**ELECTRICIDAD Y ELECTRONICA NAVAL E INDUSTRIAL
ESPECIALIDAD EN CUADROS Y MONTAJES ELECTRICOS
PROYECTOS COMPLETOS Y REPARACIONES GENERALES C.C. y C.A.**

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

20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)



Se me ha pedido para esta revista un resumen de lo que han sido y dado de sí, las Mesas de Trabajo incluidas en la 1.^a Mesa Nacional sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras celebradas en el Instituto Politécnico de F.P. Marítimo-Pesquero de Canarias, a lo largo de los días 25, 26 y 27 de febrero.

Como supongo que en general los lectores no conocen los temas que en ellas se trataron ni el por qué de la celebración de dicha 1.^a Mesa, paso a informarles de ambas cuestiones.

En los últimos días de noviembre del pasado año, se celebraron en Vigo las 1.^{as} Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, de las que se obtienen un grupo de conclusiones que habría que llevar a la práctica. Pues bien, la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de los Institutos Politécnicos de F. P. Marítimo-Pesqueros, deseando que aquellas no quedaran tan solo transcritas en el papel, pretende y consigue celebrar, en la sede del Instituto Politécnico de F. P. Marítimo-Pesquero de Canarias, algún tipo de reunión de trabajo, en las que las citadas conclusiones, tras ha-

berse estudiado a fondo se debatan y puedan así marcarse los caminos ideales para su pronta puesta en marcha.

Como primera condición para ello se piensa que en las mesas, además de los Ponentes o especialistas, tienen que encontrarse también las administraciones (central y autonómica), colectivo de profesionales (AETINAPE) y armadores (Cofradías), dado que todos van a tener que aportar esfuerzos para que lo que al final se decida y apruebe, pueda por todos y repito, «todos», ser llevado a efecto.

Los temas que se presentan a discusión son:

1. Homologación de titulaciones. Comisión Central-Vigo.
2. Vía universitaria a las nuevas titulaciones.
3. Acuicultura. Introducción en los nuevos planes de estudio.
4. Formación práctica del alumno.

¿Por qué éstas?

1. Debido a que estamos inmersos en una reforma general de las Ense-

ñanzas Medias, ya en Vigo se había contemplado la homologación de los estudios Náutico-Pesqueros, con los generales del Ministerio de Educación y Ciencia. Como al tiempo se está efectuando una reforma paralela entre nuestras administraciones (central y autonómica), con sus homónimas de la C.E.E., creímos necesario homologar lo obtenido en Vigo con los resultados de la Comisión Central que periódicamente se reúne en Madrid.

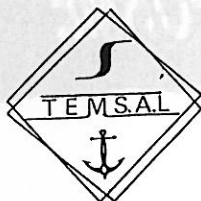
2. Cuando en Vigo se acordó que para los Capitanes de Pesca y Mecánico Naval Jefe, los estudios debían de tener rango superior se pensaba que iba a haber grandes problemas en el establecimiento de esta vía. No había salido todavía el último proyecto del M.E.C. en el que afortunadamente coinciden con el nuestro, pues al recoger dicho proyecto los niveles 1, 2, 3, 4, etc., de la C.E.E., creemos que los problemas serán menores.

3. Si las posibilidades de incrementar la pesca extractiva son muy escasas y se prevé que habrá una disminución en las capturas (por restricciones en aguas de países terceros), el consumo por el contrario va en aumento. Sólo podemos equilibrar ambos factores incrementando la producción por medio de los acuicultivos.

Para ello es necesaria la formación de profesionales que puedan en su momento hacerse cargo de las técnicas precisas y por eso tenemos que tomar posiciones superando la rigidez de nuestras enseñanzas y dar respuesta a las nuevas demandas que el mercado de trabajo exige y que parece evidente que será en breve.

4. En nuestras enseñanzas hay que distinguir dos etapas de prácticas formativas: las realizadas en los centros, y las de embarque. Ambas, pero sobre todo las segundas, dejan mucho que desear en cuanto a la forma de hacerse y controlarse, sobre todo cuando no existe regulada (pero sí reglada) la figura del alumno en prácticas que pedimos se cree y regule.

Como resultado de los debates acerca de estos cuatro temas se obtuvieron las siguientes conclusiones:



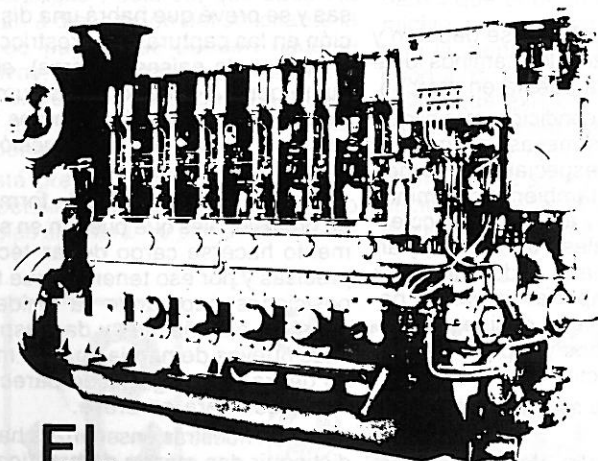
TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

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

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

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

HABLA POR SI SOLO



EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

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

1.ª Mesa

Homologación titulaciones, Comisión Central de las Jornadas de Vigo.

1. Aceptar la estructura y competencias de las titulaciones presentadas por la Comisión Central.

2. Aceptar la estructura de titulaciones académicas que dimana de la futura Ley de Ordenación del Sistema Educativo (LODE).

3. Adecuar las futuras titulaciones marítimo-pesqueras a los niveles 1, 2, 3 y 4 de Formación Profesional homologados en la C.E.E.

4. Que los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros impartan los niveles de enseñanza que corresponda a sus homologados de Educación y Ciencia.

5. Establecer que la titulación de «patrón costero» se imparta a aquellos alumnos que hayan obtenido la competencia marinera, una vez finalizada la educación secundaria obligatoria.

6. Las titulaciones de patrón litoral y mecánico litoral se impartirán en los módulos correspondientes al nivel 2 C.E.E. (F. Técnico Profesional 1.º nivel). A los mismos tendrán acceso aquellos alumnos que hayan superado la E.S.O. y decidan incorporarse al mundo laboral en lugar de acceder al bachillerato.

7. Las titulaciones de patrón de altura se impartirán en los módulos correspondientes al nivel 3 C.E.E. (F. Técnico Profesional 2.º nivel) a los alumnos que hayan superado el bachillerato técnico.

8. El acceso de los módulos de nivel 2 a los de nivel 3 se realizará a través del bachillerato mediante las convalidaciones y modalidades que determine la LODE.

2.ª Mesa

Vía universitaria para los nuevos títulos profesionales.

1. Se reconoce la necesidad de que los títulos de capitán de pesca, mecánico naval mayor, instructor de buceo y otras que se pudieran crear, tengan el nivel de diplomado universitario.

2. Que el plan de reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras diseñada

do en estas Jornadas se presente completo con todos los niveles formativos, formación profesional, enseñanzas medias y ciclo universitario.

3. Que se realicen por parte de todas las gentes afectadas, los esfuerzos necesarios para lograr el establecimiento de la vía universitaria a la mayor brevedad.

3.ª Mesa

Acuicultura, introducción en los nuevos planes de formación.

1. Especial atención a la realidad industrial y social de la acuicultura en la zona o comunidad autónoma correspondiente. Para ello se requieren especialidades abiertas y contenidos del área tecnológico-práctica adecuadas a cada circunstancia.

2. Que las enseñanzas y los centros que las imparten lo sean de F.P.-1 y de F.P.-2 de 2.º grado, con homologación académica y profesional. Como consecuencia, diseñar tanto los aspectos de material e instalaciones como curriculares de la formación profesional de cultivos marinos.

3. Diseñar los perfiles del técnico auxiliar y técnico especialista de cultivos marinos dándoles una denominación propia y estructurando sus equivalencias profesionales.

4. Incluir dichas enseñanzas como enseñanzas marítimo-pesqueras, lo que exige retomar la iniciativa a todos los niveles.

5. Las especialidades de F.P.-2 deberán estructurarse bien bajo las modalidades de cultivos de algas, moluscos, equinodermos, crustáceos y peces, bien bajo la de playas, producción en parques flotantes o unidades de puesta inducida y criaderos, ya sea a partir de F.P.-2 - 1, o bien de F.P.-2.

6. Los contenidos del área tecnológico-práctico en F.P. 1.º grado deberán centrarse sobre: conocimiento del medio marino y el medio marino local, y el mar como fuente de recursos; para finalizar con una concepción global

sobre su explotación con criterios científicos y sociales; conocimiento general de los ciclos biológicos de los principales grupos cultivables; los conceptos, prácticas y experiencias que se esbozarán en el primer curso, se desarrollarán y aplicarán a nivel semi-industrial en el 2.º curso, centrándose en el concepto, desarrollo y técnicas más usuales de la acuicultura.

4.ª Mesa

Formación práctica del alumnado.

1. Crear por parte de la Administración la figura del alumno en prácticas, haciendo constar:

- a) Perfil de la actividad del alumno.
- b) Sistema de control de las prácticas.
- c) Documentación de control de prácticas.

2. Potenciación de las prácticas académicas.

3. El control de todas las prácticas serán efectuadas directamente por los institutos politécnicos.

4. Que la Administración, a través de ayudas, créditos, etc., al sector, obligue a los armadores al embarque del alumno en prácticas.

5. Mientras no se institucionalice la figura del alumno en prácticas de embarque, cada comunidad autónoma arbitraré el sistema más adecuado para solucionar el problema de la realización de las prácticas de embarque.

Quiero aprovechar estas páginas para agradecer, en nombre de la Asociación que me honro presidir y en el mío propio, la colaboración prestada por las administraciones, tanto central como autonómica del País Vasco, Galicia, Andalucía, Levante y Canarias; así como a las autoridades insulares (Lanzarote) y a todos aquellos que tan desinteresadamente han contribuido al éxito de esta 1.ª Mesa Nacional, que sin falsa modestia creo ha sido grande.

Sólo me queda desear que los caminos y conclusiones en esta Mesa aprobados, puedan tener rápida aplicación. Para ello ya estamos trabajando.



EL DEDO EN LA LLAGA

Los tiempos que corren no son los más apropiados para darse a discusiones innecesarias sobre unas u otras razones acerca de si la «crisis» en la que está sumergida la «Sociedad Mundial» se halla en vías de solución, o si por el contrario tiene visos de durar de manera infinita.

Lo que se sabe es que éstas se producen constantemente, dando lugar a grandes desequilibrios: económicos, sociales, laborales, culturales, etc.

No vamos a diseñar un análisis de las mismas, sino más bien poner de manifiesto cuáles son los problemas con los que ha tropezado siempre el «marino emigrante», en concreto, teniendo como meta alertar la conciencia social en favor de este colectivo, ¡tan marginado!

La idea, largo tiempo dormida, ha venido a despertar-se del profundo sueño en que se hallaba, y acercándose tímidamente a la pluma le ha susurrado al oído: «¡Despierta perezosa y ponte en marcha!». Ha llegado el día de pelear por los derechos de unos hombres y mujeres que, abandonados de la sociedad, se mecen al compás de los bandazos caprichosos de una «sociedad deshumanizada», que corre tras de aquello legado como testimonio por el poeta:

*«Vida inquieta frenesí,
de la ambición desmedida.
¡Qué mal comprende la vida!
¡el que la comprende así!».*

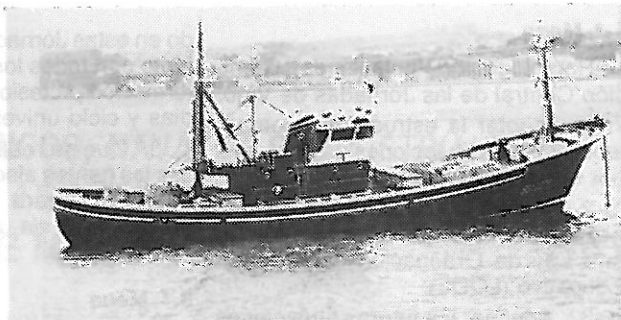
Agarremos el toro por los cuernos, lancémonos al ruedo y comencemos la lidia sin desmayo, teniendo presente que las ideas son semillas, las cuales van desarrollándose a medida que van extrayendo de la tierra la savia vital que les da vida.

Se ha comentado muchas veces sobre la conveniencia de llevar a cabo una metodología para hacer que la realidad fuera coincidente con la sociedad en la que vivimos; para que el cotidiano vivir la tierra al unísono de lo racional, del sentir más profundo del hombre y vivir de acuerdo con la siguiente divisa: («Vitam impendere vero», «consagrar su vida a la verdad»). Debiendo adaptar la vida, las leyes y demás a la circunstancia y al tiempo.

Naturalmente, como la vida y la circunstancia giran de forma vertiginosa en esta «nave espacial llamada Tierra», la vida del «marino emigrante», presa del torbellino, se agita en este vendaval que lo arrastra y sumerge a cada instante de su existencia, en una desesperación y en un huir de la realidad absurda, hipócrita y materialista que le rodea.

Nos dice la letra del art. 42 de nuestra «Carta Magna»: «El Estado velará especialmente por la salvaguarda de los derechos económicos y sociales de los trabajadores españoles en el extranjero, y orientará su política hacia su retorno».

Pues bien, el marino no tiene retorno; su vida es un retorno continuo, lleno de zozobras, de angustias, de saudade; aislado de la sociedad, que le da la espalda y lo de-



ja sumido en sempiterna amargura. Hemos de elevar nuestra voz diciendo: «¡Hay los vivos y los muertos, y también los marinos!», deseando quede patente: «Verba volant, scripta manent», «Las palabras vuelan, lo escrito permanece».

Entendemos que el marino vive aislado de la sociedad y que el Gobierno español, ni antaño no hogaño, ha hecho nada por deshacer este entuerto. Teniendo en cuenta que desde la óptica económica el «emigrante marino» se merece algo más de la sociedad y sobre todo del Gobierno de la «nación» tal como muchas veces se jactan en decir en las «altas instancias del país».

Es obvio, que siendo los primeros dentro de la categoría profesional correspondiente en el envío de divisas al país, dentro del sector «emigración», que es a su vez, el tercer factor de equilibrio en la balanza de pagos del Estado, después del «turismo y del capital extranjero que se invierte en el país».

Con la promesa de continuar en el futuro, seguiremos batallando, ¡pluma en ristre!, dispuestos a defender una causa justa y necesaria. La de un «colectivo nacional» que estuvo y está dejado de la «mano de Dios» y, por ende, de la de sus gobernantes.

Que nadie olvide que nosotros también somos ¡seres humanos!, que hemos contribuido de manera notable a levantar la economía ibérica, dejando jirones de nuestras vidas, a lo largo y ancho del planeta, ¡mezclados con sangre, sudor y lágrimas! Sufrimientos de los cuales no están exentos nuestras familias y que en pago han recibido a través de los años: ¡desprecio y olvido!

Para los que consideran ociosa nuestra lucha, les contestaremos con la divisa del «ingenioso»:

*«Busco en la muerte la vida,
salud en la enfermedad.
En la prisión libertad.
En lo cerrado salida
y en el traidor lealtad.
Pero mi suerte, de quien
jamás espero algún bien,
con el cielo he estatuido
que, pues lo imposible pido,
lo posible aún no me den».*

J. S. PEREZ
Amberes-Bélgica

CARTA ABIERTA A QUIEN CORRESPONDA

No es oro todo lo que reluce. Muchas veces hemos leído en la prensa y con grandes titulares la siguiente frase: «La flota pesquera española es la tercera o cuarta potencia mundial en tonelaje», según estadísticas que nadie pone en duda y que a nosotros nos llena de orgullo, pero dentro de ese puesto privilegiado que ocupamos no especifican cuántos buques obsoletos están en servicio y que a penas cumplen las condiciones mínimas de seguridad a bordo, y que no dudo que alguno las cumpla, una minoría.

Cuando oigo hablar de seguridad a bordo de los buques esto me suena a algo raro o que se va a dar o se dio una conferencia sobre dicho tema por unos señores de cargos muy rimbombantes que tienen relación administrativa y no profesional con el tema. Cuando lo más importante es exigir que se cumplan las condiciones mínimas reglamentarias de seguridad a bordo, por medio de unos controles más eficaces y repito **eficaces**, porque aún siguen saliendo a la mar los buques sin el material reglamentario de salvamento y seguridad a bordo. Dejémonos, pues, de retóricas y discursos grandilocuentes, porque ya sabemos que ustedes, los politiquillos mediocres, están muy versados sobre los nuevos avances tecnológicos en materia de seguridad y salvamento, pero de momento y por desgracia para nosotros esos medios tan avanzados no están a nuestro alcance. También la palabra seguridad me hace recordar una época en la que fui alumno en la Escuela Náutico-Pesquera, cuando los profesores hablaban de lo que era el francobordo, la estabilidad, servicios contraincendios, su utilización, etc. Pero señores, cuando llegamos a nuestros barcos nos quedamos asombrados, ya que todos estos conocimientos que aprendimos en la época de alumnos no los podemos llevar a la práctica, por la falta de esos medios mínimos que los buques debían de llevar, y que por negligencia de los responsables en esta materia muchos no llevan.

¿Quiénes son los culpables de que no se cumplan los mínimos reglamentarios en materia de seguridad y salvamento? Aquí podemos caer en el tópico de siempre de que la culpa es del armador, del Capitán, de los Inspectores, etc., y aquí podríamos analizar someramente a cada una de estas figuras:

Como todos sabemos lo que más le importa a un armador es la parte crematística como es lógico, y por tanto pertrechar los buques para que éstos produzcan beneficios, no le dan importancia alguna a si éstos llevan el material de salvamento y seguridad reglamentario, si éstos están ya caducados o en malas condiciones de funcionamiento, si el barco reúne condiciones de habitabilidad, etc.

En cuanto a los Capitanes se puede decir que muchas veces hacen caso omiso de las normas de seguridad, descuidando el mantenimiento de estos materiales y no reponiendo éstos cuando están en mal estado, tampoco suelen hacerse ejercicios de seguridad para mantener así las

tripulaciones adiestradas y sólo se acuerdan de Santa Bárbara cuando truena, a veces se quiere hacer y no existen medios ni la suficiente formación en las tripulaciones.

En lo tocante a los Inspectores que siempre son ellos quienes tienen la última palabra, ya que son los que deben dar el visto bueno, se pueden contar algunas anécdotas: cuando saben que el buque tiene que pasar una inspección, los armadores o encargados en su nombre, suelen proveer al buque con el material reglamentario para que dicha inspección se pase sin tener ningún contratiempo, una vez pasada ésta muchos suelen quitar gran parte de este material para llevarlo a otro buque que tenga que pasar la inspección, o la mayoría de las veces lo suelen devolver a su verdadero propietario, ya que algunas veces lo piden prestado simplemente para pasar dichas inspecciones. Se podría montar un negocio muy rentable dedicándose a prestar material de salvamento para pasar inspecciones, lógicamente este servicio se cobraría por hora y material prestado.

También se suele dar el caso de que el Inspector se presente de improviso, aunque esto suele ser muy singular, poco frecuente, encontrándose éste con la verdadera realidad y en este caso nos podemos encontrar con grandes profesionales —que sabemos que los hay—, obligando a cumplir la reglamentación urgente al propietario o armador. Pero también hay otros que todo lo arreglan con una arenga, y el buque sale a la mar sin cumplir la reglamentación vigente, en perjuicio de la propia tripulación.

Por último, solamente quiero hacer desde aquí una llamada a todos los profesionales del mar para que seamos más prudentes, ya que nuestras vidas en muchos casos dependen de los medios de seguridad y salvamento que tengamos a bordo y denunciar una vez más el abandono y la irresponsabilidad de parte de las autoridades marítimas, que eludiendo su incuestionable compromiso en esta materia, ponen en peligro muchas vidas; tampoco deben olvidarse de la imperiosa necesidad de formar adecuadamente en materia de seguridad y salvamento a todas aquellas personas cuyo medio de vida sea el mar. Sin lugar a dudas en este contexto la flota española podríamos decir sin lugar a equivocarnos «ESTA BAJO MÍNIMOS».

Por una profesión más humana.

JOSE GARCIA ARTECHE
Capitán de Pesca

DINERO «VOLADOR»

Quiero comentaros a través de esta carta, cómo «vuela» el dinero a bordo de los buques de nuestra flota; a veces no es culpa —precisamente— de los sueldos de los tripulantes el hecho de que un determinado buque «gaste» demasiado. Con seguridad, muchos de los trabajadores en buques en el departamento de máquinas, al embarcar, hemos notado el característico olor de estos departamentos —gas oil, fuel, aceites, gases de la combustión, etc.—. Estas pérdidas suponen un elevado coste si tenemos en cuenta la totalidad de los buques en la Marina Mercante. Además, esto supone un grave riesgo para todas aquellas personas que trabajamos en máquinas. Un departamento de máquinas sucio produce un efecto negativo en la moral de los trabajadores, si a esto añadimos el mal tiempo, separación de la familia, amigos, etc., el problema puede tornarse insoportable, y es cuando suelen ocurrir los temidos accidentes que con tanta frecuencia suelen darse, sobre todo en la pesca. Muchas veces es difícil solucionar estas anomalías.

Una pérdida de una gota por seg. supone 31.536.000 gotas/año, en términos de energía esto supone una pérdida de 25.000 Kw aprox., la energía consumida por un hogar-tipo/año.

Es posible evaluar las pérdidas que se originan en los buques que navegamos, teniendo en cuenta los siguientes datos:

- Tamaño gota aceite: aprox. 15/gotas gramo.
- Precio Tn G.O.: 160 \$ aprox. (*).
- Precio Tn fuel pesado: 160 \$ aprox. (*).
- Precio Tn aceite lubricación: 750 \$ aprox. (*).
- Gotas por segundo: n.
- N.º de segundos en un determinado tiempo: T.
- T.semana: 604.800 segundos.
- T.mes: 2.592.000 segundos.
- T.año: 31.536.000 segundos.

Ejemplo: peso de aceite perdido en un determinado T.año.

$$P = \frac{n \cdot T \cdot \text{año}}{15 \cdot 10^3} = \frac{1 \cdot 31.536.000}{15 \cdot 10^3} = 2102,4 \text{ kg.}$$

Coste de esta pérdida 760 \$. 2.104 = 1.599 \$ al año.

(*) Ver precio en el mercado.

BENJAMIN JOSE CLIMENT GINER
Mecánico Naval Mayor

DESDE MI NORAY

Por D. JOSE M. BUCETA TORRADO
Mecánico Naval Mayor

Quiero comenzar estas escasas líneas que por falta de más tiempo, esta vez envío a nuestra revista, saludando a doña Conchita M. I. y felicitándola por el artículo publicado en el n.º 20 de AETINAPE. Sinceramente le digo que es usted un ejemplo a seguir, no sólo en haber escrito a nuestra revista, que naturalmente también lo es suya y de pleno derecho, sino por el contenido mismo de sus reflexiones. Usted, no me cabe la menor duda, tiene bien asimilada su función de mujer de marino.

Corría el mes de enero de 1983 y salía de la imprenta el primer número de «MAREJADA». Era los tiempos de «cada uno por su lado». Desde aquellas páginas invitábamos al lector femenino a participar activamente y hasta hoy no he visto nada escrito por nuestras compañeras. La espera ha merecido la pena. Felicidades, señora.

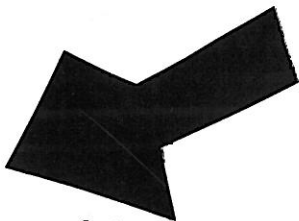
Parece ser, en otro orden de cosas, que el Ministerio de Trabajo acaricia la idea de dejarnos sin nuestras queridas Casas del Mar, o al menos MASIFICARLAS de afiliados al Régimen General de la Seguridad Social y para ello comenzarán convirtiendo la de Vigo, si los vigueses, los hombres de la mar vigueses lo permitimos, en un centro de salud.

Hace unos días se nos filtró una circular informativa al respecto, que sin tiempo que perder fue a parar de inmediato a un conocido medio público de información, a fin de dar la ALARMA dada la importancia que para nosotros tiene este tema.

Nos gustaría que los GESTORES del I.S.M. como tales gestores que son, y no dueños, aunque alguno de ellos a juzgar por sus actuaciones debe creerse que lo es, nos consultasen nuestro parecer al respecto. La ironía la aclaro enseguida, faltaría más, los responsables de la Casa del Mar de Vigo suspendieron sin previo aviso la asistencia que este Centro venía prestando a un grupo de ALCOHOLICOS ABSTINENTES con el serio peligro y perjuicio que para este grupo de unos 30 afiliados y sus familias representa. Esto después de gastarse una millonada en un SIMPOSIUM INTERNACIONAL.

El tema es muy serio y no nos cruzaremos de brazos ante estas disparatadas intenciones.

ULTIMA HORA



La reunión comenzó tensa y conflictiva.

SEGUN LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE, EL MINISTRO DE TRANSPORTES DECIDIRA EN EL CONFLICTO ENTRE LOS NAUTICO-PESQUEROS Y ESTA DIRECCION GENERAL

A punto de cerrar la edición de esta revista, la Dirección General de la Marina Mercante convocó una reunión, después de casi cinco meses y de reiteradas peticiones de reanudación, en la que, a parte de los representantes de ese organismo oficial, se sentaron miembros del COMME y de AETINAPE. A las 16,30 horas del 7 de abril comenzaba una reunión tensa y agitada, y que duró hasta las 21 horas, en la que se decidió convocar una próxima reunión en una fecha no superior al 12 de mayo.

El mecanismo articulado para alcanzar un acuerdo fue el siguiente: AETINAPE enviará una propuesta completa sobre el estado de los Náutico-Pesqueros en Marina Mercante y sus alternativas para la solución definitiva del problema; propuesta que será enviada a la Dirección General de la Marina Mercante y que ésta dará a conocer a las partes implicadas. El COMME dará su propuesta, y ambas acompañadas de un informe de la Dirección General se enviarán al propio Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para que decida sobre el asunto, según nos comunicaron los responsables de Marina Mercante.

Por tanto, en virtud de este acuerdo provisional, el frente del conflicto se traslada a otro lugar. Ya no ha de ejercerse tanta presión sobre el Director General de la Marina Mercante, porque él mismo ha dado una clara muestra de «inhibición» de la que la lucha de los Náutico-Pesqueros puede sentirse un tanto responsable. Quien ha de recibir ahora nuestros razonamientos y las protestas pertinentes, serán las autoridades de la cúpula del Ministerio: tanto el Subsecretario del mismo, señor Pérez Touriño, como el propio don Abel Caballero.

La insistencia que puede ser un elemento de conflictividad, por lo que es necesario que el proceso acordado en esta reunión sea absolutamente limpio, ha de ser una de las observaciones principales. Las medidas de presión, no obstante, habrán de seguir ejerciéndose sobre la DGM, pues no se comprometieron a respetar en toda su integridad la famosa «lista» de 1981 donde se recogían las personas que con titulación Náutico-Pesquera permanecían dentro de barcos mercantes sin ninguna cuestión profesional que pusiese en duda dicha permanencia, al margen de la grave crisis que está generando una pérdida alarmante de puestos de trabajo, y estamos además convencidos de que esa dependencia ministerial es juez y parte en el conflicto, puesto que casi todos sus altos cargos pueden estar cotizando sus cuotas al COMME, lo que sin lugar a dudas debe tener en cuenta el propio Ministro.

El COMME ha presentado recurso contra el Decreto de Mecánicos Navales y otros más, aunque eso sí, siempre contra los Náutico-Pesqueros, nunca contra los responsables de la grave crisis del sector, pero sin lugar a dudas AETINAPE seguirá defendiendo con absoluta inflexibilidad sus derechos.

V PLENO NACIONAL

Celebraremos el V Pleno Nacional de AETINAPE en Pasajes de San Pedro, el próximo mes de octubre. Para ello hemos comenzado con los preparativos necesarios para llevar a buen término los actos que se programen.

A partir de este momento queda abierta la presentación de candidaturas para la renovación de la Junta de Gobierno y Delegados, de acuerdo con los Estatutos.

También queda abierta la recepción de ponencias que se vayan a presentar en dicho Pleno, para su selección y estudio.

El tiempo de admisión de candidaturas y ponencias se cierra el 1 de octubre del presente año. Toda presentación posterior a la fecha fijada dejará de tener validez.

Asimismo, se podrán enviar a esta sede todo tipo de aportaciones y sugerencias que puedan mejorar la celebración de este Pleno.

Como puntos centrales de discusión y debate, aunque pueden modificarse algunos con anterioridad a la celebración del Pleno, se incluyen:

El sector Náutico-Pesquero ante el ingreso en el Mercado Común; Sanidad Marítima; Las Enseñanzas, presente y futuro; Administración Marítima Central y Autonómica; La Pesca: posibilidades de un mejor aprovechamiento de nuestros profesionales; Relaciones pesqueras internacionales y apresamientos; Seguridad Marítima: condiciones en que se encuentra la flota (Mercante y Pesca); Marina Mercante: la gravedad de la situación Náutico-Pesquera; Presente y futuro del Cabotaje nacional; Discusión interna de líneas de actuación para el próximo año

En los próximos números detallaremos con mayor precisión fechas y programas a desarrollar.

SECRETARIA GENERAL DE AETINAPE

• 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.

• IV JORNADAS MARITIMAS GALLEGAS Vigo, 26, 27 y 28 de mayo

A iniciativa de las asociaciones para la fundación del Instituto de Estudios Marítimos de Galicia, con el patrocinio del Instituto Social de la Marina (I.S.M.) y con la colaboración, entre otras entidades, de la Secretaría General de Pesca Marítima, el Ayuntamiento de Vigo, la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y la Caja de Ahorros Municipal de Vigo, van a celebrarse en esta ciudad las IV Jornadas Marítimas Gallegas, los próximos días 25, 26 y 27 de mayo.

En esta ocasión, estas Jornadas que vienen a suceder sin solución de continuidad a las Jornadas Gallegas sobre Transporte Marítimo, con el fin de cubrir un espectro más amplio de intereses marítimos que los relativos al transporte y tráfico marítimos, dada la interdependencia existente entre éstos y los pesqueros, portuarios, marisqueros, etc., y la incidencia de unos y otros en la economía gallega y nacional, van a centrar su atención en el sector pesquero, analizando la situación y perspectivas en que éste se encuentra desde nuestro ingreso en la Comunidad Europea.

• X EXPOSICION DEL LIBRO AGRICOLA NACIONAL Y EXTRANJERO

Organizado anualmente por el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, tendrá lugar entre los días 14 al 27 del próximo mes de mayo en la Biblioteca del Palacio Fivaller, sede del IACSI, situada en Barcelona, en la plaza de San José Oriol, n.º 4.

El horario de visitas se establece de 10 a 14 y de 17 a 20 horas. Entrada libre y gratuita para todos los visitantes. En esta exposición habrá una representación de los últimos números pu-

blicados de nuestra Revista AETINA-PE. Además participan las editoriales más importantes que publican libros sobre estos temas y también organismos oficiales como FAO, Ministerio de Agricultura y Pesca, Departamento de Agricultura de la Generalitat de Catalunya, CSIC, etc., así como una amplia representación de revistas comerciales y de otras editadas por distintas entidades, relacionadas con el tema de la Exposición.

• REGLAMENTO (CEE) N.º 1381/87 DE LA COMISION

De 20 de mayo de 1987, por el se establecen normas concretas sobre señalización y documentación de los barcos de pesca.

La Comisión de las Comunidades Europeas, visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n.º 2057/82 del Consejo, de 29 de junio de 1982, por el que se establecen ciertas medidas de control respecto a las actividades pesqueras (D.O. n.º L 220 de 29/7/82, p. 1), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n.º 4027/68 (D.O. n.º L 376 de 31/12/86, p. 4), y, en particular, su artículo 13,

Considerando que las letras e) y f) del artículo 4 del Reglamento (CEE) n.º 2057/72 prevén la adopción de normas concretas sobre señalización e identificación de los buques de pesca de los Estados miembros, así como sus equipos, con el fin de que puedan ser identificados fácilmente;

Considerando la necesidad de que las principales características de determinados buques de pesca figuren en documentos oficiales que deberán presentarse para su control;

Considerando que es necesario que se conserven a bordo de determinados barcos de pesca los documentos oficiales que indiquen la capacidad de las bodegas destinadas al pescado y de los tanques de agua de mar fría o refrigerada, con el fin de que sea posible la estimación exacta de las capturas contenidas a bordo;

Considerando que, en virtud del artículo 14 del Reglamento (CEE) n.º 2057/82, los Estados miembros pueden adoptar medidas nacionales de control más exigentes que las comunitarias, siempre que sean conformes a la legislación comunitaria y a la política común de pesca;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen de Comité de gestión de los recursos pesqueros,

Ha adoptado el presente reglamento:

Artículo 1. Los barcos de pesca que enarbolan el pabellón de los Estados miembros o que se hallen registrados en uno de ellos se señalarán de la siguiente forma:

1. La letra o letras del puerto o distrito en el que se halle registrado el barco y el número de dicho registro se pintarán o se fijarán a ambos lados de la proa a la máxima altura posible sobre la línea de flotación de forma que puedan verse con claridad tanto desde el mar como desde el aire, en un color que contraste con el del fondo.

Cuando se trate de barcos de eslora superior a 10 m. pero inferior a 17 m., la altura de las letras y de los números será al menos de 25 cms. y la anchura mínima del trazo de al menos 4 cms. Cuando se trate de barcos de más de 17 m. de eslora, la altura mínima de las letras y de los números será de 45 cms. y la anchura mínima del trazo utilizado al menos de 6 de cms.

El Estado del pabellón podrá exigir que el indicativo de llamada internacional por radio o las letras y números de matrícula y folio sea «pintado», en un color que contraste con el del fondo, sobre la parte superior del puente, de forma que pueda distinguirse con claridad desde el aire.

2. A partir del 1 de enero de 1990, los colores que habrán de utilizarse serán el blanco y el negro.

3. Las letras y números que se pinten o fijen sobre el barco no deberán borrarse, modificarse, resultar ilegibles, recubrirse ni ocultarse.

Artículo 2. 1. Los botes transportados a bordo de los barcos de pesca, que enarbolan el pabellón de un Estado miembro o que estén registrados en

uno de ellos deberán marcarse con la misma letra o letras y el mismo número o números del barco al que pertenecen.

2. Las boyas, balizas y objetos de señalización similares que floten en la superficie y destinadas a indicar la posición de los aparejos de pesca se marcarán de forma clara y permanente con letra o letras y el número o número del barco al que pertenecen.

Artículo 3. Los barcos de pesca con una eslora superior a 10 m. llevarán a bordo documentos expedidos por una autoridad competente del Estado miembro donde se hallen registrados. Dichos documentos contendrán, al menos, los siguientes datos:

- su nombre, cuando lo tenga;
- la letra o letras correspondientes al puerto o distrito marítimo en el que se hallen registrados y el número de registro;
- su indicativo de llamada internacional por radio, en caso de que dispongan de ella;
- los nombres y domicilios del propietario o propietarios y, cuando proceda, los del fletador o fletadores;
- su eslora, la potencia del motor y, para barcos que hayan entrado en servicio a partir del 1 de enero de 1987, la fecha de entrada en servicio.

2. Los barcos con más de 17 m. de eslora conservarán a bordo, de forma actualizada, planos o descripciones de las bodegas del pescado con indicación de su capacidad de almacenamiento en metros cúbicos.

Todos los barcos que dispongan de depósitos de agua de mar fría o refrigerada conservarán a bordo un documento que indique, en metros cúbicos, el calibrado de los mismos a intervalos de 10 cms.

Los documentos a que se refieren los dos párrafos anteriores serán expedidos por una autoridad competente.

3. Toda modificación de las características contenidas en los documentos mencionados en los apartados 1 y 2 será autenticada por una autoridad competente, y deberá explicarse con claridad la manera como se haya efectuado cualquier modificación de la potencia del motor.

4. Excepto en lo concerniente a la eslora y a la potencia del motor, las disposiciones del presente artículo relativas a la expedición de documentos por una autoridad competente se aplicarán a partir del 1 de enero de 1990.

Las disposiciones relativas a la eslora o a la potencia del motor se aplicarán a partir del 1 de enero de 1990 en el caso de los barcos de pesca que hayan entrado en servicio o hayan sido modificados el 1 de octubre de 1987 o a partir de esta fecha, y a partir del 18 de julio de 1994 en el caso de otros barcos de pesca. Hasta el 1 de enero de 1990 o el 18 de julio de 1994, según el caso, y a falta de tales documentos, el propietario del barco procederá a la autenticación y firma.

5. Los documentos mencionados en este artículo serán presentados, para fines de control al servicio de Inspección de un Estado miembro que los solicite.

Artículo 4. El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de octubre de 1987.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Brusela, el 20 de mayo de 1987. Por la Comisión: António Cardoso e Cunha. Miembro de la Comisión.

• Seminario de las Comunidades Europeas sobre Formación Profesional en la industria de la Pesca. Sevilla, del 27 al 30 de junio de 1988.

PROGRAMA:

Lunes, 27 de junio:

Desde las 10 horas, inscripción; tarjeta de identificación; información y documentación.

15,00 horas: Apertura del Seminario. Sesión 1.ª. Exposición sucinta de los proyectos de formación desde Wepion 1985.

Preside: Sr. P. Spampanato. Presidente del Grupo de Trabajo «Formación del Comité Paritario de Pesca.

Tema: «Programas de intercambio de formadores en la CEE.

Ponente: Dr. Keith Haiwood.

15,35 horas: Debate

16,00 horas: Café.

16,15 horas: Tema: Simuladores, pasado, presente y futuro.

Ponente: Sr. R. Bennet

16,35 horas: Debate.

17,15 horas: Tema: Programas Norte-Sur.

Ponentes: Sr. K. Waind (GB), Sr. D. Wileman (DK).

18,00 horas: Debate.

18,30 horas: Sesión 1.ª final de la primera parte.

20,15 horas: Cena, con asistencia de los invitados de Sevilla y C.A. de Andalucía.

Martes, 28 de junio:

09,15 horas: Sesión 1.ª (continuación)

Tema: Videro interactivo de seguridad en el mar.

Ponente: Sr. S. Ridgway

10,00 horas: Café.

10,15 horas: Tema: Programas de enseñanza por ordenador.

Ponente: Dr. H. Van Donselaar.

11,00 horas: Debate.

11,30 horas: Tema: Simulador de motor Diesel.

Ponente: Sr. Chr. Bacolla.

12,15 horas: Debate.

15,00 horas: Tema: La utilización de los medios de difusión en la Formación Profesional y la Seguridad en el Trabajo.

Ponente: Sr. J. C. Le Berre.

15,30 horas: Debate.

16,00 horas: Café.

16,15 horas: Tema: Formación en materia de seguridad en Pesca Marítima.

Ponente: Dr. P. Dorval.

16,45 horas: Debate.

17,15 horas: Tema: Asistencia médica en el mar.

Ponentes: Sr. Lobeto Lobo, Dr. M. Corvi.

18,00 horas: Sesión 1.ª. Fin.

18,45 a 20,30 horas: Conferencia sobre la Comunidad Europea con asistencia de alumnos de BUP, en la Sala de Conferencias.

NOTICIAS

Miércoles, 29 de junio:

09,15 horas: Sesión 2.^a: Nuevos campos para el establecimiento de prioridades en materia de formación.

Presidente: Sr. E. López Veiga.

Tema: Necesidades de formación en los procesos de captura y transformación del sector pesquero.

Ponente: Sr. P. Herry.

09,40 horas: Debate.

10,00 horas: Café.

10,15 horas: Tema: Plan de formación: España.

Ponente: Sr. F. Pastor Alfaro.

10,40 horas: Debate.

11,00 horas: Tema: Plan de formación: Portugal.

Ponente: Sr. Ribeiro Perreira

12,15 horas: Debate y resumen de la Sesión 2.^a.

15,15 horas: Sesión 3.^a: Establecimiento de Grupos de Trabajo.

Presidente: Idem Sesión 2.^a

15,45 horas: Café.

16,00 horas: Grupo 1.^o: Acciones prioritarias de formación en el subsector de captura.

Ponente: Sr. F. Sales (P).

Grupo 2.^o: Acciones prioritarias de formación en el subsector de transformación.

Ponente: Sr. P. Herry (F).

Grupo 3.^o: Coordinación y financiación de los programas de formación de ámbito:

—Local

—Regional

—Comunitario (E)

Ponente: Sr. J. I. Espel.

18,00 horas: Final del trabajo del día.

Jueves, día 30 de junio:

09,00 a 10,00 horas: Continuación de los debates de los Grupos de Trabajo y preparación de recomendaciones.

10,00 horas: Café.

10,15 horas: Ponente Grupo 1.^o

10,35 horas: Debate.

11,00 horas: Ponente Grupo 2.^o

11,20 horas: Debate.

11,45 horas: Ponente Grupo 3.^o

12,05 horas: Debate.

12,30 horas: Resumen por el Presidente Sesión 3.^a

12,45 horas: Final del Seminario.

PUBLICACIONES

• Directorio de Investigadores del sector pesquero español. (I Ciencias Sociales)

Libro editado en septiembre de 1987 por la Subdirección General de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios y el Servicio de Estudios Socioeconómicos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



NUEVO LOCAL SOCIAL DE AETINAPE



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



ASTILLEROS LUZURIAGA/S.A.



CONSTRUCCION Y REPARACION DE
BUQUES DE PESCA Y MERCANTES

2 DIQUES FLOTANTES DE 2.000
y 4.000 TONELADAS DE FUERZA
ASCENSIONAL

Teléfono 52 63 00
Télex 36326 ASTI-E - Fax 515296
Telegramas: ASTILUZU-PASAJES

Apartado 21 - San Sebastián
PASAJES DE SAN JUAN

• ORDEN MINISTERIAL

La Secretaría General de Pesca y la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras están elaborando un proyecto de Orden Ministerial que debe regular el nuevo marco de competencias de los Titulados Náutico-Pesqueros de Puente y Máquinas en buques de la 3.ª lista.

Por otra parte, se ha propuesto por AETINAPE, una vez más, la regulación de acceso a Capitán de Pesca por parte de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, debiendo éstos comenzar dichos estudios desde Patrón de Pesca Litoral de 1.ª Clase, y realizando los consiguientes días de mar.

• UNA NUEVA CACICADA EN LAS «GOLONDRINAS», ¿A CAMBIO DE QUÉ?

Con asombro leemos en el «Diario de Mallorca» del día 11-4-88, las manifestaciones efectuadas por el Director General de la Marina Mercante, a los empresarios de golondrinas, referentes a la problemática que existe en el sector sobre las autorizaciones en el despacho de las mencionadas embarcaciones sin la correspondiente titulación oficial.

Esta problemática empezó cuando en el año 1981 la Patronal del sector, o sea, A.P.E.A.M. (sector golondrinas), presionó al Consell Insular para la expedición de unas tarjetas de identidad profesional marítima con las que los poseedores de las mismas podrían tripular como Patrones o Mecánicos las golondrinas.

Dichas «tarjetas» fueron concedidas vulnerando la normativa vigente, tanto es así, que la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Palma no quiso impartir cursillo acelerado alguno por no adaptarse a los planes de estudio vigentes. Aun así fueron expedidos mediante unos cursillos de dudosa legalidad, impartidos por el Consell Insular en la Cofradía de Pes-

cadorses y sin profesores titulados. Estos cursillos tuvieron una duración de 35 horas, y fueron impartidos para la promoción de Patrones y Mecánicos restringidos a las Islas Baleares (titulaciones no existentes legalmente) con una validez máxima de 5 años, dentro de los cuales los afectados tendrían que asistir a los cursos oficiales para alcanzar las titulaciones adecuadas después de realizar los días de prácticas reglamentarios.

Estas golondrinas se dedican al transporte de pasajeros en las costas de la isla, transportando unos 250 pasajeros las más grandes y navegan diariamente unas 50 ó 60 millas, en viajes de 6 a 8 horas a lo largo del litoral.

Para el mando de estas embarcaciones cuyo aforo máximo es de 250 pasajeros y su potencia de motores oscila entre 150 CV y 950 CV, la legislación vigente exige un Patrón Mayor de Cabotaje para Puente y un Mecánico Naval de 2.ª Clase o un Mecánico Naval Mayor, según la potencia de los motores.

Las referidas tarjetas restringidas caducaron en 1986 y desde entonces hasta el 1 de diciembre de 1987 el Director General de la Marina Mercante, Sr. Madiedo, les fue dando sucesivas prórrogas de seis meses, hasta llegar a la última en que se cursó notificación a la Comandancia de Marina de Palma informándoles que las referidas tarjetas eran improrrogables.

AETINAPE RECIBE DESDE LA MAR EL SIGUIENTE COMUNICADO:

Aproximadamente ciento doce (112) barcos congeladores de pesca de cefalópodos que faenan en el banco canario-sahariano, han acordado elevar a la Administración española los siguientes puntos:

1.º Equiparamiento a las flotas de Sudafrica y Terranova en relación a descuentos, cotizaciones, Seguridad Social, prestaciones a percibir por enfermedad, paro, accidente, descansos, etc.

2.º Cobrar paro independientemente de la ayuda de la Comunidad Económica Europea.

3.º Por considerar totalmente justas estas reivindicaciones, esperamos ser atendidos en dichos puntos, caso contrario arrancaremos para puerto a los 15 días de esta notificación.

Este comunicado ha sido enviado al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ministro de Trabajo y Seguridad Social; Secretario General de Pesca, y Presidente de ANACEF (Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos).

En la reciente visita efectuada por el Sr. Madiedo a Palma de Mallorca, éste anuncia por la prensa la publicación de una disposición que autoriza una vez más a los poseedores de dichas tarjetas para seguir despachando las golondrinas.

El Sr. Madiedo pretende con esto burlar toda la normativa vigente que regula las titulaciones oficiales, así como todos los convenios internacionales suscritos por España.

Es lamentable que en un Estado de derecho se puedan dar este tipo de CACICADAS, aprovechándose del cargo para favorecer a los empresarios (APEAM, sector golondrinas). ¿A cambio de qué? Ya que éstos son los más interesados en mantener este tipo de cuestiones, pues así obtienen pingües beneficios. La facturación según manifestaciones de la propia Patronal, en el pasado año fue de más de 1.500 millones de pesetas.

Creemos que con esta facturación bien se puede contratar a tripulaciones con la titulación adecuada dando así seguridad a los pasajeros, porque en caso de accidente marítimo, ¿a quién habría que pedir responsabilidades?, nosotros creemos que el único responsable es el Sr. Madiedo de cuantos accidentes puedan ocurrir por su irresponsable y cerril política.

DELEGACION DE AETINAPE
BALEARES

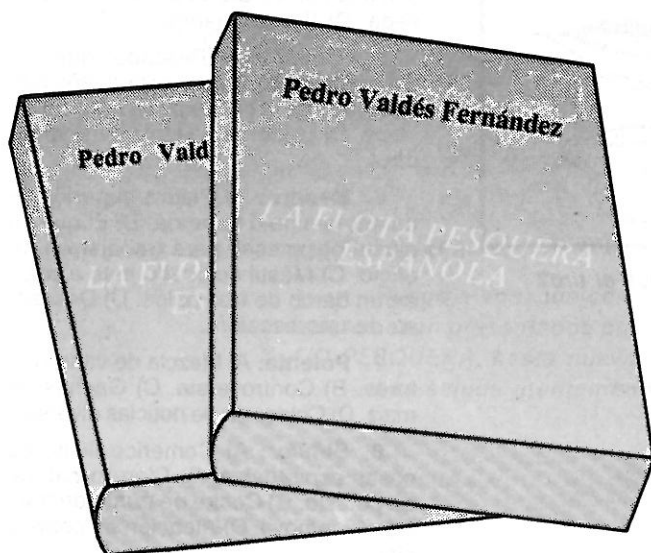


Pedro Valdés Fernández es economista, actuario de seguros y diplomado en estadística.

Durante veinte años fue asesor financiero del desaparecido Crédito Social Pesquero. En la actualidad es asesor del B.C.I. Ha escrito artículos de pesca en diferentes revistas,

entre las que cabe mencionar a Industrias Pesqueras. Ha realizado informes y estudios pesqueros para los diferentes organismos de la Administración.

Ha publicado las siguientes obras: «Administración de la Empresa Armadora de Buques de Pesca», «Análisis del balance y de los resultados de la empresa» y «La Flota Pesquera Española».



LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

AUTOR: PEDRO VALDES FERNANDEZ

Consta de 860 páginas, divididas en 18 capítulos, 17 anexos y un apéndice. Contiene 40 gráficos y mapas sobre distribución de especies pesqueras en caladeros.

Los capítulos tratan de las flotas españolas de fresco y congelado.

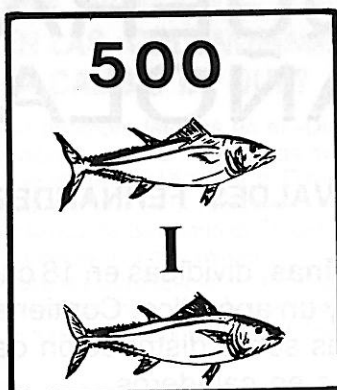
Los anexos estudian los caladeros nacionales e internacionales.

El apéndice recoge varios artículos publicados por el autor en diferentes revistas sobre Ciencia Pesquera y sobre la Ordenación y Administración de la Actividad Pesquera.

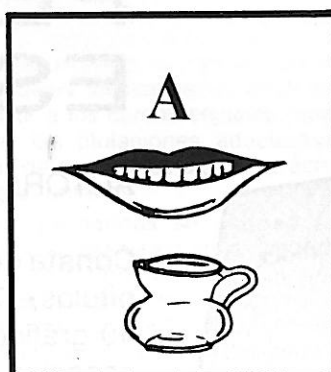
Peticiones: Pedro Valdés Fernández
C/ Pastor, 3
28003 - MADRID
Teléfono 233 40 80



En esta piel de toro se encuentran los nombres de 9 puertos del País Vasco



¿Quién reparte los naipes?



¿Cómo fue el tiro?

PROBLEMA DE LOGICA:

Se han repartido 20.600 pesetas entre tres personas. Sabiendo que la parte de la 1.^a es a la de la 2.^a como 4 es a 5, y la de la 2.^a es a la de la 3.^a como 7 a 8, se desea saber cuánto ha correspondido en el reparto a cada una de las personas.

SOPA DE LETRAS

DEMUESTRE SU VOCABULARIO

Determinar cuál de las definiciones de cada palabra es la correcta.

1. Bajío: A) Lugar bajo que se inunda frecuentemente en invierno. B) Título de honor en Turquía. C) Banco de arena. D) Camino por donde se baja.

2. Cipolino: A) Especie de mármol muy vetado. B) Poste de un camino. C) En América, enclenque. D) Color violeta rojizo.

3. Diabolín: A) Juguete en forma de carrete que se arroja al aire. B) Persona traviesa. C) El que se viste de diablo. D) Pastilla de chocolate envuelta en un papel con mote.

4. Floreal: A) Octavo mes del calendario republicano francés. B) Relativo a la flor. C) Cierta tafetán o tela de seda. D) Flor de harina.

5. Jabardo: A) Pescador que tira de la jábega. B) Enjambre pequeño que se separa de la colmena. C) Especie de jaspe. D) Madero que sirve para apeaar otro.

6. Mesero: A) Piedra superior de un antepecho o baranda. B) El que se ajusta por meses para trabajar en un oficio. C) Mástil colocado más a popa en un barco de tres palos. D) Descanso de una escalera.

7. Polenta: A) Mezcla de varios colores. B) Controversia. C) Gachas de maíz. D) Colección de noticias diversas.

8. Similar: A) Comerico ilícito de cosas espirituales. B) Cloruro natural de potasio. C) Coche de punto de tracción hipomóvil. D) Aleación de cobre y cinc.

9. Varga: A) Parte más inclinada de una cuesta. B) Palo de una empalizada. C) Vara untada con liga para cazar pájaros. D) Pieza curva atravesada sobre la quilla, que forma la base de la cuaderna.

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

Les saluda atentamente.

FIRMA.

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006 - LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 2.000 pesetas, y la cuota mensual de 550 pesetas

SERVICIOS

AGENCIAS DE VIAJES

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

ASTILLEROS

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

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

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA
Of. Puerto. C. Arenal, 1 ... (981) 292700
Of. Pral. Rúa Nueva, 30 ... (981) 211211

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO
Policarpo 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

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

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

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

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

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

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

ELECTRONICA

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

LUCES INTERMITENTES Y FIJAS PARA LA PESCA

URANMAR, S. A.
TALLERES MURO
Blas de Lezo, 1. Bajo. Pasaje Ancho Guipúzcoa (943) 51 04 45 - 52 59 06

MOTORES MARINOS

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

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

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

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

PESCADOS VARIOS

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

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

ROTULACION DE INTERIORES

ARDUMA. Villa de Negreira, 20 15011-La Coruña (981) 274439

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
Serafín Avendaño, 6 Vigo 430007-431273 - Parl. 201927

SUMIMAR, S. A. C/ Pescadería, 15. Pasajes de San Pedro (943) 396501-397040
Telefax 943 - 399366

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

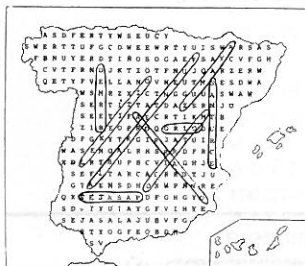
EL RINCON. Carretera del Rincón, 16 Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063

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

TURBOCOMPRESORES NAVALES

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

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS



SOPA DE LETRAS

1. Bermeo
2. Lekeitio
3. Motrico
4. Ondárroa
5. Pasajes
6. Zumaya
7. Orío
8. Fuenterrabía
9. Santurce

JEROGLIFICOS

1. Da tú, Inés
2. A boca jarro

DEMUESTRE SU VOCABULARIO

- 1, C; 2, A; 3, D;
- 4, A; 5, B; 6, B;
- 7, C; 8, B; 9, A.

PROBLEMA DE LOGICA

Solución: A la 1ª: 5.600 ptas.; a la 2ª: 7.000 ptas. y a la 3ª: 8.000 ptas.

Resolución:

$$\text{Sabemos } x + y + z = 20.600; \frac{x}{y} = \frac{4}{5}$$

$$\frac{y}{z} = \frac{7}{8}; x + y + z = 20.600; 5x = 4y;$$

$$8y = 7z$$

$$x = \frac{4y}{5} \text{ y también } z = \frac{8y}{7}. \text{ Luego:}$$

$$\frac{4y}{5} + y + \frac{8y}{7} = 20.600. \text{ Resolviendo}$$

$$\text{obtenemos: } y = 7.000; x = \frac{4y}{5} =$$

$$= \frac{4 \times 7.000}{5} = 5.600; z = \frac{8y}{7} =$$

$$= \frac{8 \times 7.000}{7} = 8.000$$



astilleros
ARMON sa

CONSTRUCCION Y REPARACION DE TODO TIPO DE BUQUES EN ACERO HASTA 60 T.

Avenida del Pardo, s/n. NAVIA (ASTURIAS) - Telfs. 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70 - Télex 87393 AANA E - Telefax 631701

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