



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

OCTUBRE 88 - N.º 23

PARA NO ANDAR A LA DERIVA...

**PLENO
NACIONAL**

V

13,14 y 15 de Octubre
INSTITUTO POLITECNICO
MARITIMO-PESQUERO DE PASAJES

**AETINAPE
MARCA EL RUMBO**



"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

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

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

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



Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

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

• **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta 11
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

• **48001 BILBAO**

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

• **33206 GIJÓN**

Donato Argüelles, 2- 6ª A
Tel. 34 18 39
Telex 87641

• **41005 SEVILLA**

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

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

NORTE

NORTE

NORTE

BARRIONUEVO AL TIMON

Un tanto sorprendido quedó el colectivo de trabajadores del mar ante la decisión del Consejo de Ministros de encargar la cartera de Transportes, Turismo y Comunicaciones a quien había sido, hasta aquel mismo día, Ministro del Interior, José Barrionuevo. El gallego Abel Caballero se alejaba de la Moncloa mientras a quienes habíamos sufrido en propia carne sus decisiones se nos abría un período de incertidumbre y de esperanza que, en buena medida, todavía continúa.

La llamada de atención más decisiva de esta hora apunta a la situación degradada que se vive en la Dirección General de la Marina Mercante, al mando de la cual todavía permanece —esperemos que no por mucho tiempo— el ex-líder del Colegio de Titulados de la Marina Mercante, José Antonio Madieto y su cohorte de amiguetes, compinches y camaradas. Quizá resultaría precipitado el esperar que entre las primeras acciones del nuevo Ministro se encontrara el dar pasaporte al supercapitán de la Marina Mercante española, pero lo que no es en absoluto utópico es pensar en que José Barrionuevo, algún día, examine la situación creada en ese departamento y decida efectuar el cambio de rumbo necesario.

Además de la situación administrativa creada con la incorporación a diferentes departamentos y asesorías de la Dirección General de numerosos personajes relacionados con el colectivo de titulados de las escuelas de Náutica —práctica de tan poca justificación moral como progresivamente admitida gracias a su constante reiteración— subyacen en esa casa numerosos problemas con los que tarde o temprano se tendrá que tropezar el Sr. Barrionuevo.

La grave situación de desempleo que está afectando al sector de la Marina Mercante española —agudizado en el último mes, entre otros, con el deleznable episodio de la empresa holandesa «Heerema»— hace que los profesionales españoles tengan que aceptar situaciones de empleo en muchos casos peligrosas, como la navegación en zonas de guerra, o enrolamiento bajo condiciones no aceptables para los trabajadores.

Las relaciones con el resto de las autoridades marítimas del Estado fue otra singular batalla librada a bordo de esa nave de marinos mercantes que la nueva cabeza del Ministerio no debiera seguir consintiendo, sobre todo porque los argumentos utilizados por Marina Mercante chocan con otras instancias administrativas debido a la concepción de «reserva gremial» que tienen de «su» oficina pública inicialmente diseñada para ofrecer sus servicios y mediación a todos los trabajadores del mar, independientemente de las competencias que interesan de manera específica a los trabajadores enrolados en buques mercantes —mas nunca con fijación especial en quien posee determinado título académico, sobre todo cuando ello conlleva un soberano desprecio a los demás—. La grave situación que atraviesa la flota, derivada del mal funcionamiento de los sistemas de seguridad y salvamento, es otra de las consecuencias de la mala política que se proyecta desde ese mismo departamento, en manos de un personal ineficaz del que sólo se acuerdan los medios de comunicación cuando tienen lugar sucesos en los que la inseguridad administrativa deriva en el más completo caos —recuérdese el asunto del «Cason»— o en la continua pérdida de vidas humanas en el mar.

Una de las incógnitas que todavía sobrevive es la relacionada con la postura que José Antonio Madieto mantendrá ante su Ministro sobre el tema de la Guardia Civil del Mar, de la que Barrionuevo fue uno de sus principales valedores, en detrimento de un cuerpo de vigilancia profesionalizado y civil. El todavía Director General, cuando ocupaba el cargo de Secretario General del COMME, mantenía antaño posturas enfrentadas con el entonces Ministro del Interior, de lo cual existen pruebas irrefutables, y no conviene descuidar que éste será uno de los grandes temas que el futuro inmediato nos prepara. Mucho nos tememos que una acervada defensa del sillón de Director General hará descender los bríos de quien se mostrara convencido de la necesidad de que las Fuerzas Armadas convencionales monten guardia en mares y costas.

El sector marítimo es una parcela de la producción tradicionalmente castigada y todavía poco vertebrada para mantener una postura de fuerza ante la Administración. Conscientes de ello, las autoridades se benefician de nuestra supuesta debilidad organizativa para marginar a todo un colectivo bajo vergonzosas disculpas que únicamente revelan la falta de voluntad para algo tan democrático y honrado como el diálogo. Catedráticos de la frustración dialogante son los cabecillas de la Dirección General de la Marina Mercante, que continuamente desarrollan su política sin contacto alguno con los representantes de los profesionales del mar, entre los que se encuentra AETINAPE. No nos queda más remedio que esperar de este cambio de Ministro un nuevo talante en las relaciones de la Administración con los especialistas salidos de las escuelas Marítimo-Pesqueras y que prestan su servicio en las empresas del sector. Que la incapacidad dialogante de la que hizo gala la Administración se trueque, con José Barrionuevo al frente del Ministerio, en el deseado y necesario espíritu dialogante que debe caracterizar a las sociedades democráticas.

AETINAPE

SUMARIO

NORTE - Barrionuevo al timón	1
V Pleno Nacional	3
COLABORACIONES - Ante el V Pleno Nacional de AETINAPE	4
" Adiós octava isla	5
" Las agencias de cooperación internacional y su demanda de personal cualificado	8
" Protesta (De mar)	9
" Las resinas reforzadas con fibra de vidrio en la construcción naval	10
" La sanidad a bordo. Primeros auxilios	12
" Ojalá nunca lo hubiera escrito	14
" Comisión investigadora sobre el embarrancamiento del «Cason»	15
" La solidaridad abre un camino en el mar	21
" Divagaciones sobre las Enseñanzas Profesionales Marítimo-Pesqueras	23
" Simulador de máquinas	25
" La reforma de las enseñanzas	27
" Breves apuntes relacionados con el arte de navegar	29
INFORME - Preacuerdo de ANACEF y la flota congeladora del banco canario-sahariano	30
ENTREVISTA - D. Vicente Ramírez-Montesinos y Prenez	34
" José Oliveira, historia de un hombre de mar	36
COLABORACIONES - El taller mecánico del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes	38
" La seguridad en los buques	39
INFORME - El Servicio de Vigilancia Aduanera. Punto final	41
" Flota mundial	43
LEGISLACION - Cómo funciona la OMI contra la amenaza para el medio ambiente marino	53
OPINIONES -	57
NOTICIAS -	60
PUBLICACIONES -	63
PASATIEMPOS -	66
SERVICIOS -	68

AETINAPE

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

N.º 23 - OCTUBRE 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.

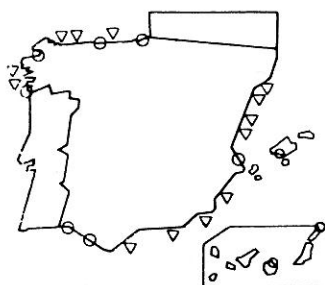
Imprime:

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.



O DELEGADOS
▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

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

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

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

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

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

HUELVA:

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

ARRECIFE DE LANZAROTE:

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

VIGO:

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

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

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

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

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenz Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Herme

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. Herme 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. Masada González

AVILES:

Antonio Asteiza 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:

Jaime Legarra Belastegui, Manuel Perdomo Hernández, Miguel S. Peña, Pescador, José M. Buceta Torrado, Pastor Sánchez Vázquez, José Moreno García, Angel Pérez, Pedro Riveiro Domínguez, M.ª Cristina de Castro García, José M. Corredoira Vázquez, Juan José Amador Vela, A. Orden García, José Ouviaña Santos, Juan Ignacio Garijo, Fermín Burgos, Ramón Fernández Menéndez.

PARA NO ANDAR A LA DERIVA...

La llamada a la solidaridad de los profesionales marítimo-pesqueros viene este año marcada por la celebración del V Pleno Nacional, que tendrá lugar los próximos días 13, 14 y 15 de octubre, en Pasaia, al pie de los escarpados montes vascos y al lado de la tranquila agua de la ría. Insistir en el sentido de este encuentro puede parecer gratuito e incluso recurrente: nuestra Asociación, además de contar con las estructuras precisas para solucionar los pequeños problemas que día a día tenemos cada uno de nosotros para el bien llevar de nuestro trabajo, tiene un papel fundamental en el mundo marítimo de hoy: el de ser el punto de referencia básico para la dignificación de la profesión de los Titulados Náutico-Pesqueros.

Los frentes que intentan minimizar nuestro papel en el terreno marítimo son muchos y variados intereses corporativistas de otros compañeros a los que nosotros consideramos como tales; la relación con una Administración que no acaba de simplificar los mecanismos de organización públicos para así afrontar con eficacia los problemas del mar... en fin, como dice el lema que este año lucirá al frente de la mesa presidencial de Pasaia, «PARA NO ANDAR A LA DERIVA, AETINAPE MARCA EL RUMBO». Eso es lo que haremos: definir, por medio de la reflexión y del debate, los mecanismos que nos conducirán a conquistar el norte con mayor esperanza en el futuro.

AETINAPE

AETINAPE MARCA EL RUMBO



Ante el V Pleno Nacional de AETINAPE

Por D. JAIME LEGARRA BELASTEGUI

Director del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Pasajes

Debo, ante todo, agradecer a mis amigos de AETINAPE, la oportunidad de dirigirme a todo su colectivo y el honor de haber elegido nuestro Instituto como sede del V Pleno Nacional que tendrá lugar el próximo mes de octubre.

Os encontrais en un momento crucial del discurrir de vuestra Asociación, lo que da gran importancia a esta asamblea.

Cuando se han conseguido logros como la legislación sobre atribuciones de Titulados de Máquinas y se nota el peso de AETINAPE en el ambiente marítimo nacional, como en el asunto de los problemas sociales y laborales de la flota del banco canario-sahariano es necesario no cejar en el empuje marcado por vuestros dirigentes, que merecen vuestro total apoyo.

Este apoyo no debe ser sólo en forma de una adhesión incondicional a vuestros directivos, sino traducirse en una activa participación en la preparación de las decisiones de vuestro colectivo.

La asociación que se basa en el esfuerzo de una persona o de un equipo limitado, corre el peligro de llegar a un punto en que, por cansancio, lógico

desgaste de quien tiene que «tirar solo del carro», o aburrimiento ante posibles incomprensiones, sufra baches que pueden ser de graves consecuencias.

Una participación más numerosa en las labores que desgastan, además de dar más fuerza al colectivo, permite llegar a ideas más claras sobre los objetivos a alcanzar.

Cuantos más asociados colaboreis directamente con vuestros directivos y delegados, conseguireis hacer más sólidos los cimientos de vuestra Asociación.

El primer objetivo de todo asociado debe ser la labor de proselitismo. Todo miembro de AETINAPE debe convertirse en un propagandista y reclutar nuevos socios. En mi opinión, aún sois pocos y debeis vencer la tibieza de quienes se aprovechan de vuestra lucha y esfuerzo, pero no se afilian.

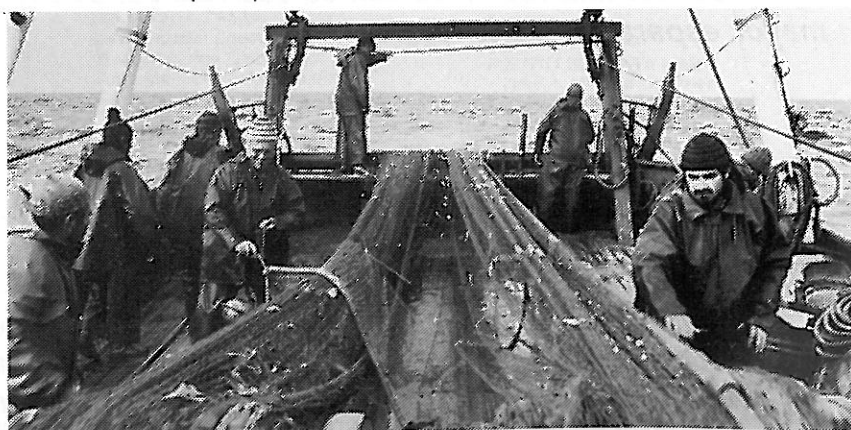
Hay flotas importantes y con graves problemas profesionales, en las que paradójicamente no hay gran número de asociados. Espero que antes de un

año hallais duplicado vuestro número y os auguro un andar muy firme en el ambiente marítimo-pesquero.

Convertidos en una gran asociación y sin caer en las exageraciones corporativistas de otros colectivos profesionales que, por desgracia se os enfrentan, tendreis mucho que decir.

Vuestra asistencia debe ser masiva, y os aconsejo que no sólo vengais los habituales, constituyendo un grupo de caras repetidas en todas las reuniones, sino que deben acudir, también, los embarcados que en tales días disfruten de vacaciones. El mes de octubre es, climatológicamente, uno de los mejores del año en nuestra tierra. Hay más días soleados y temperaturas más agradables que en el propio verano. Esto os permitirá compaginar el turismo con un fin tan importante como el aportar vuestras ideas y apoyo a la Asociación.

Con la esperanza de que viviereis unas jornadas inolvidables os esperamos con los brazos abiertos.





Adiós octava isla

Por D. MANUEL PERDOMO HERNANDEZ
Director del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Canarias

Reserva del Norte de Lanzarote

- A 29° 11' 41" N y 13° 34' 10" W
- B 29° 25' 30" N y 13° 32' 06" W
- C 29° 25' 33" N y 13° 29' 18" W
- D 29° 17' 13" N y 13° 18' 55" W
- E 29° 15' 30" N y 13° 18' 51" W
- F Punta Prieta
- G Catalina Cabrera

Reserva integral del Roque del Este

- A 29° 16' 21" N y 13° 20' 40" W
- B 29° 17' 42" N y 13° 20' 08" W
- C 29° 16' 09" N y 13° 19' 24" W

Reserva integral del Roque del Oeste

- A 29° 18' 36" N y 13° 32' 20" W
- B 29° 19' 10" N y 13° 31' 31" W
- C 29° 18' 42" N y 13° 30' 42" W
- D 29° 17' 58" N y 13° 31' 18" W

De los datos e información facilitada por los responsables del proyecto, se desprende con total nitidez, que en las Reservas Integrales únicamente estaría permitida la entrada con fines exclusivamente científicos, llegándose a prohibir hasta la navegación dentro de ella, mientras que en las Reservas Marinas, donde también existirían limitaciones de acceso, la pesca solamente se toleraría con anzuelo y para determinadas especies, contemplándose además la posibilidad de establecer vedas y cupos de pesca.

Innecesario parecería plasmar aquí el perjuicio enorme que el establecimiento definitivo de estas Reservas pudieran causar a la Isla de Lanzarote (especialmente a la Isla de la Graciosa), en primer lugar, y a este Instituto, en segundo, como Centro adecuado y preparado para reciclar a los actuales pescadores y para formar a los futuros que, lógicamente, no tendrían litoral idóneo para faenar, ya que carecerían de fondos ricos en pesca, por estar éstos calificados como Reservas.

Por ello, quiero hacer algunas consideraciones, que estimo deben tenerse en cuenta, antes de tomar una decisión de este tipo.

1.º Agravio comparativo con las restantes islas.

Mientras que el máximo acotado de algunas de las islas es del 11 %, siendo para Gran Canaria y Tenerife el 6 y 7 %, respectivamente, del total de sus costas, para Lanzarote esta cifra llega al 31,6 % del total del litoral, lo que suponen 63,5 Km., que se convierten en más del 50 % de la plataforma pesquera de la isla, con el agravante además de que se ha elegido la zona que comprende los fondos de mayor riqueza ictiológica.

2.º Ubicación de la reserva desde el punto de vista social.

La Reserva Marina del Norte de Lanzarote, se sitúa en el único pueblo exclusivamente pesquero que existe en el Archipiélago, ya que, Caleta del Sebo es, con sus aproximadamente setecientos habitantes, no sólo uno de los mayores núcleos pesqueros de las Islas (yo diría que desde el punto de vista social es el primero) porque, es el único, cuyos habitantes viven exclusivamente de las capturas, al no existir en la isla otra alternativa, ya que no hay turismo, agricultura, industria o cualquier otra forma de encontrar el «modus vivendis».

3.º Ubicación de la Reserva desde el punto de vista científico.

Aunque manifiesto mi ignorancia en los temas científicos, sí quiero exponer mi extrañeza en algunas de las razones esgrimidas para la elección de este emplazamiento, en primer lugar situado a 300 km. del Centro Científico

Como Director del Instituto Politécnico de F.P. Marítimo-Pesquero de Canarias, quiero exponer públicamente mi opinión sobre alguna de las ponencias de las 1.ª Jornadas de Protección de los Recursos Pesqueros de Canarias, especialmente sobre el denominado «Proyecto Bentos II», por las consecuencias que puede tener sobre el futuro de la pesca en la Isla de Lanzarote y consecuentemente sobre las enseñanzas que se imparten en este Instituto Politécnico, si se lleva a efecto la creación de cuatro reservas marinas en Lanzarote, de cuyo proyecto, según se me ha informado, existe un estudio muy avanzado, incluso calificando a dos de ellas como reservas integrales.

De acuerdo con las previsiones que se hacen en el mencionado estudio, las Reservas Marinas estarían comprendidas dentro de las líneas poligonales formadas por los siguientes puntos:

Reserva de Puerto del Carmen

- A 28° 56' 49" N y 13° 41' 00" W
- B Punta Rodrigo
- C Barranco del Burro
- D 28° 54' 42" N y 13° 39' 04" W

COLABORACIONES

al que va a servir como zona de experimentación de sus trabajos de campo. Igualmente pienso sería discutible la necesidad de instalar dos Reservas Integrales separadas apenas por seis millas y en dos zonas de características tan similares. Por otro lado, si la reserva debe servir como lugar de desarrollo y proliferación, no parece lógico que se elija a este fin una zona situada a un extremo del Archipiélago que además es el más próximo a la costa africana.

4.º Nuevo golpe al sector pesquero lanzaroteño y nuevo ensañamiento con la Isla de la Graciosa.

Tras las reducciones en las flotas sardinal y artesanal, con la imposibilidad de establecer acuerdos con Mauritania, etc., etc., y volviendo a llover sobre mojado, se intenta asestar un nuevo golpe al sector del que posiblemente no podrá resarcirse. Pero, es que, en el caso de los gracioseros, se las dan todas en la misma mejilla. Ejemplo: de aquel reparto de millones que fue la Ley de Pesca, donde se distribuyeron refugios, rampas de varada, cámaras frigoríficas, grúas, góndolas congelado-



ras, etc., a diestro y siniestro y donde hubo hasta pueblos con muchos menos marineros a los que se les construyó un refugio por más de 1.000 millones de pesetas, a la Graciosa sólo le correspondió un pequeño muelle con dos pantalanés, cuya calidad y fortaleza quedaron en entredicho, ya que el primer tiempo Sur que atacó a la isla se encargó de destrozar, y que aún sigue en las mismas condiciones, sin que a nadie le preocupe su reparación, y que, por supuesto, deja incomunicado a sus habitantes apenas arrecia algo de viento.

Cuando se crean Centros de Investigación Pesquera y Acuícola en otros lugares, se potencian los cultivos marinos y se dan toda clase de ayudas que alcanzan incluso a la empresa privada. La Graciosa con el Río, la zona considerada como de mayor porvenir en estos cultivos de toda Canarias y en cuyas aguas podrían cultivarse hasta 10.000 Tm., de peces, según el Primer Plan Acuicola Nacional, se le ha negado hasta autorización para fondear una batea experimental en sus aguas.

Quiero finalmente manifestar que, aunque en absoluto me opongo a la instalación de las reservas acuícolas en Lanzarote, que considero un ahorro para el futuro, sí creo necesario se estudie con más profundidad su ubicación a fin de disminuir su efecto sobre la población eminentemente marinera, buscando, en cualquier caso, alternativas y contrapartidas a los damnificados, porque pienso que si se continúa adelante con las Reservas Marinas en la forma prevista, me temo que sólo le queda al Gobierno la alternativa de estudiar la posibilidad de evacuar al pueblo graciosero.

Gambuza

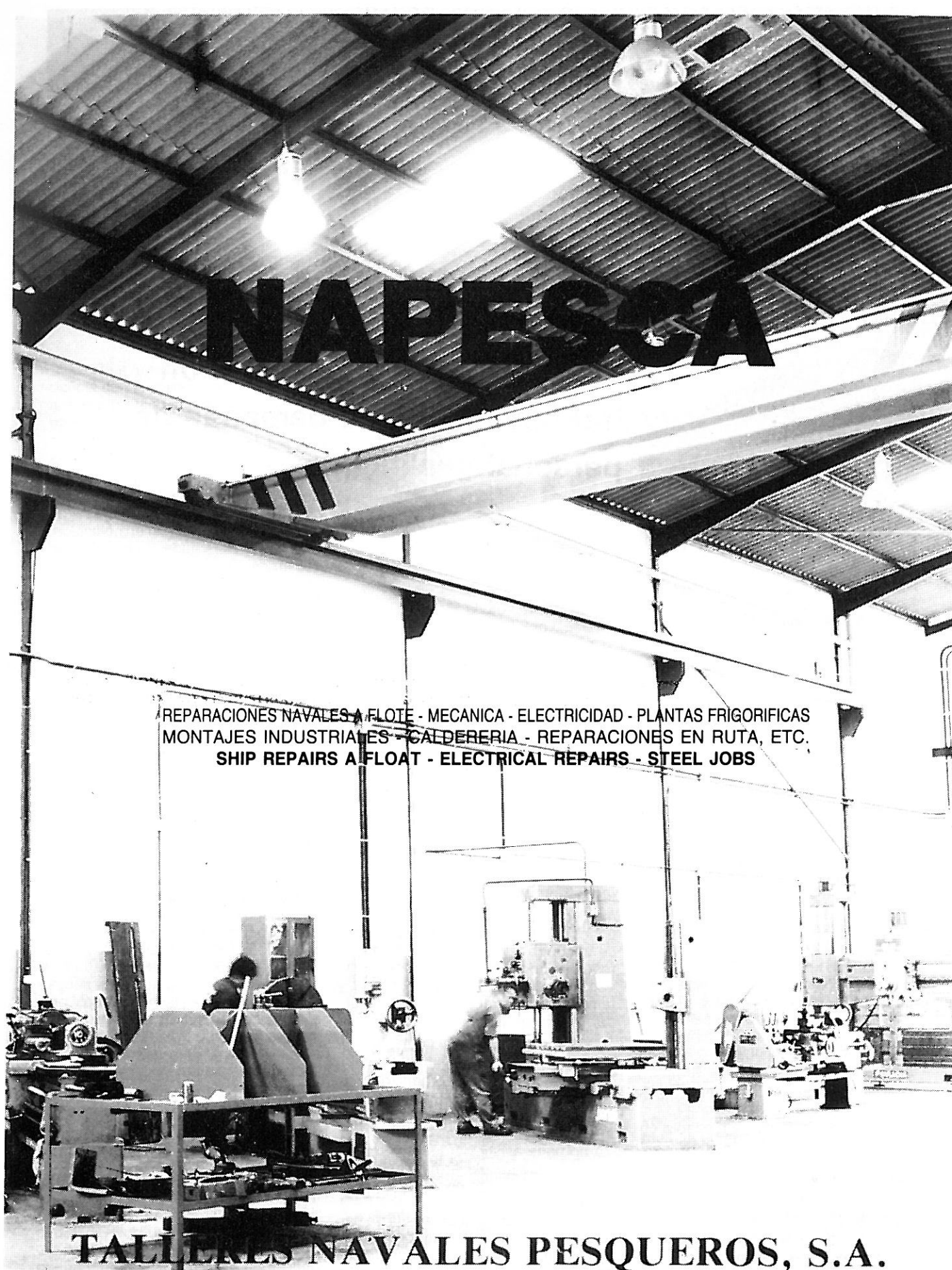
SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafin Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



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



Las agencias de cooperación internacional y su demanda de personal cualificado

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

Las colaboraciones en AETINAPE forman ya parte de mi calendario laboral, y solamente la imposibilidad física (el paludismo que finalmente, y después de ocho años por Africa, agarré hace tres meses) o la falta de un tema de actualidad —en Africa las noticias llegan tarde, mal y nunca como decía mi padre— me lo impiden.

El tema de esta ocasión no es nuevo, ya escribí de ello hace años en estas páginas, pero es que por las noticias que me han llegado en los últimos meses, lo considero nuevamente como de rabiosa actualidad: existe una demanda insatisfecha de firmas consultoras y de expertos pesqueros españoles, y eso, en un país que presume de ser el ombligo pesquero de Europa, y casi casi del mundo, es como si dijéramos un delito de lesa majestad.

Hagamos un poco de repaso a cómo me fueron llegando las noticias, y veremos si los lectores terminan dándome la razón:

A primeros de año me llegaba una carta de un colega y socio inglés en la que me decía algo así:

«Miguel, están saliendo varios proyectos en Iberoamérica, financiados por los FED, y de haber firmas consultoras españolas; sería muy fácil para alguna de ellas el pasar a la lista restringida».

Unos meses después, me llegaba una doble noticia: por un lado está ya casi en marcha un proyecto en Nicaragua, financiado creo por Noruega, y se buscaban expertos de habla hispana; por otro lado, en Sierra Leona se está preparando un proyecto, financiado por los Fondos Europeos de Desarrollo, y no hay ninguna firma consultora española que haya acudido a la licitación.

En ambos casos, mi amigo inglés, que fue quien me proporcionó la noticia y que andaba buscando un socio español —él posee una consultora—, me decía que a pesar de todas las gestiones y llamadas que había realizado, se encontraba siempre con el mismo resultado: no había firmas consultoras españolas dedicadas al tema pesca, y tampoco encontraba expertos que poder incluir en su lista.

Y como broche, voy a contar lo ocurrido en Madrid hará cosa de un mes:

El Banco Mundial organizó unas charlas para tratar del modo en que pueden participar los consultores y las firmas en sus programas de desarrollo. Yo no pude asistir porque ese mismo día tenía que desplazarme a León, pero acudió un amigo mío que ya ha intervenido en algunos proyectos FAO, y resulta que por un lado existía de parte española una cierta ignorancia de cómo funcionan estos Bancos de Desarrollo y por otro, el representante español en el Banco le decía a mi amigo que le interesaba contar con nuestros currículums, ya que no tenía ningún experto en pesca.

Es decir, que resulta evidente que hay una serie de posibilidades de trabajo que se están desaprovechando. No es que vayamos a decir que se acabaría con el problema del paro en el sector, pero es verdaderamente triste que se desperdicien esas oportunidades.

Sobre todo es seguro que en los próximos años, y debido a la incorporación de España y Portugal a la Comunidad, ésta ha de hacer un gesto político hacia los países de Iberoamérica y destinar allí una parte de los fondos del FED. Que luego esos fondos vayan a proyectos de pesca dependerá, de una parte, de los propios países, y de la otra, de España o de Portugal, sobre todo de España, que debe analizar las necesidades y preparar las oportunas propuestas de proyecto, en estrecha colaboración con los países interesados.

Yo sugeriría a AETINAPE que entrase en contacto con los encargados de las relaciones internacionales en la Secretaría General de Pesca, con el departamento del Ministerio de Asuntos Exteriores encargado de estos temas, o incluso con los responsables de UGT o de CC OO para ver cómo se podrían montar una especie de bolsas de contratación de tal manera que no se desaprovecharan estas oportunidades que hasta el momento se terminan canalizando hacia otros países, cuando por derecho propio deberían ser aprovechadas por nosotros.

La Real Academia de la Lengua Española define el vocablo «protestar» como «definir el ánimo que uno tiene en orden a la ejecución de una cosa».

El Diccionario Marítimo Español acepta esta palabra en el sentido que expone la mayor autoridad en esto del idioma, y la define como «la que ante un juez competente hacen el capitán y tripulación de un buque, sobre una arribada forzosa, «abordaje», echazón o avería». Por estas razones, en mi particular diario de navegación hago las siguientes anotaciones:

Buque: «GALICIA».

Matrícula: Comunidad Autónoma.

Puerto de salida: Pactos del Progreso.

Puerto de llegada: Se conocerá durante la travesía. De momento, indefinido.

ACAECIMIENTOS

Como lo que voy a relatar a continuación son hechos ocurridos en mi tierra, de los cuales pueden derivarse perjuicios para sus gentes por la índole de los mismos, vengo a formular mi más solemne **protesta** contra los vientos, marejadas, componendas, pactos y demás elementos políticos, y contra quienes hubiera lugar en Derecho, reservándome la facultad de poder exponerlos y ampliarlos para mejor conocimiento de los mismos cuantas veces hubiera menester.

Desde la fecha en que el barco del gobierno gallego «San Caetano» fue asaltado por el método de «todos juntos al abordaje», por los que no habían conseguido plaza cuando se la pidieron al pueblo, ayudados por algunos que sí la habían conseguido pero que abandonaron la nave cuando fracasaron en su motín al mando, al estimar que el capitán con el que se habían embarcado les llevaba rumbo a ninguna parte, hemos estado navegando con «calma chicha» por los mares del progreso, proa a la «reconversión», modernización y transformación de Galicia.

Estos «puertos» parece que están bien definidos en su carta de navegar, pero algunos aún no los divisamos, tal vez porque vemos poco, o los cubre la niebla, o porque todavía están más allá del horizonte visible.

Protesta (De mar)

Por PESCADOR

Lo que sí está a la vista de todos los gallegos en estas fechas, es la situación del primer piloto que reconvirtió, arboló y modernizó al «San Caetano», cuando abandonado en la arena por falta de uso, hasta se le borraba el nombre de su proa, como a la «Carmela» de la canción de Julio Iglesias. Este piloto, después de poner a flote el barco, habilitar cómodos alojamientos para su tripulación, llenar las despensas con alimentos duros y blandos, para que el personal elegido pueda alimentarse bien durante su permanencia a bordo, masticando o chupando (según sus facultades molares), después de los acaecimientos anotados ha pedido el desembarco por «su voluntad».

Este hecho ocurría en un día muy significativo para algunos de mis paisanos. Era el 29 de julio del año siguiente al del «Cason», y se celebraba la festividad de Santa Marta, y allá en As Neves, concello de secano, en Ribarteme, alguno vivos portaban como ofrenda a la Santa el ataúd que no llegaron a ocupar cuando otros «vivos» ya les creían muertos.

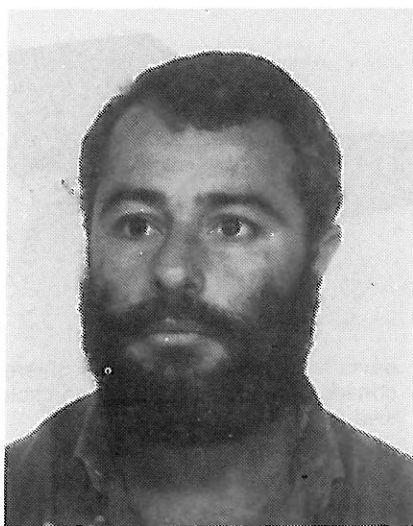
Parece que el nuevo desembarco por «su voluntad», se debe a que cuando se bajó a los botes después de fracasar en su intento de tomar el mando, y se puso a organizar el nuevo abordaje para por lo menos volver a recuperar su puesto, esta vez ayudado por lo que querían embarcarse a toda costa, algún camarero o marmitón de los que formaban parte de su dotación, al limpiar su camarote encontró «unos papeles». En ellos podrían figurar evidencias de supuestas comisiones que los provisionistas entregan como atenciones personales al capitán u oficial responsable de los suministros. Sobre todo los provisionistas que sin tener to-

davía legalizada su actividad quieren conseguir estos suministros en exclusiva.

Aunque los que navegamos en otras aguas diferentes a las políticas, sabemos de estas prácticas, normales en nuestro ambiente, también sabemos que cuando las facturas se pagan con dinero del «montemayor», el capitán, o el oficial que por su orden lo maneja, no sólo tiene que ser honrado, sino también parecerlo. Y a los camareros o marmitones que revuelven los cajones de los camarotes de sus mandos, cuando por circunstancias especiales ascienden a oficiales interinos, habría que recordarles aquellas palabras del Rabí de Galilea, cuando convidaba a que arrojase la primera piedra aquel que estuviese limpio de culpa.

Desde la perspectiva que da la distancia de haber navegado siempre en barcos de distinta contrasena, y de la diferencia de ideas en las formas de navegar, entre este insignificante pescador y el ex-primer piloto de una nave tan importante, se observa con claridad que este navegante del mar de la política ha sido para mi tierra un buen «reconvertidor». Hasta fue capaz de hacer que en los Registros Oficiales de Navas del Estado se aceptasen los cambios de nombre del «San Cayetano» y del «Rajoi».

Como en este país de Breogán todo es posible, tal vez en alguna futura celebración de la festividad de Santa Marta, allá en Ribarteme, mis paisanos puedan contemplar a un hombre con cuatro galones en la bocamanga, portando al hombro un ataúd político vacío. Sobre todo después de que un capitán de esa nave, mejor humanista que político, dijera aquello de que «eiqui as meigas son de dereitas».



Las resinas reforzadas con fibra de vidrio en la construcción naval

Por D. JOSE M. BUCETA TORRADO
Mecánico Naval Mayor

Como dato indicativo de la ligereza de este material (P.R.F.V.) para la construcción de uno de los citados cascos se necesitan 75 Tm. de material, de las que 50 son de resina y 25 de fibra de vidrio.

Aunque aparentemente la fibra de vidrio, sea de reciente aplicación en la construcción naval, lo cierto es que lleva algo más de 40 años utilizándose. Finalizaba la segunda guerra mundial y los americanos (U.S. Navy) construían los primeros botes salvavidas, de 8,5 metros de eslora, en este material.

Las posibilidades y ventajas de este sistema de construcción han hecho que su introducción y expansión haya sido fulgurante hasta el punto que en lo concerniente a embarcaciones deportivas o de recreo, en el Salón Internacional de Londres, las embarcaciones expuestas en 1955 eran de madera el 82% y sólo el 4% de P.R.F.V. (plástico reforzado con fibra de vidrio), en 1972 estos porcentajes se invirtieron siendo de plástico el 80% y sólo el 6% de madera.

Serían los sudrafricanos los primeros pescadores que utilizarían embarcaciones de este ligero material para pescar, con la construcción en Ciudad del Cabo, de langosteros de poco más de 6 metros en 1954 y dos años más tarde con esloras de 18,9 y 22,6 metros.

El éxito fue tal que en pocos años se construirían más de 40 unidades entre 16,5 y 23,5 metros.

En Perú, potencia mundial en pesca en los años setenta, se construyen pesqueros de 28,4 metros, clasificados por el Lloyd's, B. Veritas y el American Bureau of Shipping.

En Alemania, se habían entregado ya antes de 1975 pesqueros construidos en P.R.F.V. de 25,9 metros de eslora total con 400 B.H.P. de potencia, construidos en Norteamérica y Japón.

Una embarcación histórica en el mundo de la vela lo ha sido el velero «Vendredi», de 39 metros de eslora total con tres palos, construida por los franceses en 1971 y que en 1972 cruzó el Atlántico Norte tripulado por un solo hombre en la regata organizada por el Royal Western Yachting Club. Sería el primer gran velero construido en P.R.F.V.

Podría parecer que las embarcaciones deportivas son cosa poco resistente pero piénsese en los esfuerzos que debido a pantocazos durante el planeo a elevadísima velocidad, se producen.

A principio de los setenta serían los rusos los que construirían diversos buques en P.R.F.V., uno de ellos un petrolero de 100 Tm. y un pequeño ferry de 25 metros.

La «réplica» de la Royal Navy llegaría de inmediato con la construcción de un dragaminas, campo éste muy propicio para este no magnético material.

Las características del dragaminas eran:

Eslora máxima	46,6 metros
Manga	8,5 metros
Puntal	6,1 metros
Desp. en rosca	456 Tm.

El peso del P.R.F.V. empleado en la construcción de este buque fue de 132 Tm. lo que supuso impregnar 84.000



m.² de tejido de fibra de vidrio, propulsado con dos motores diesel de 1.500 B.H.P. cada uno, alcanza una velocidad de 16 nudos. Llama la atención la desproporción entre potencia y velocidad, considerando las dimensiones del buque, pero es bien sabido que no son los dragaminas los buques con carena propicia a las altas velocidades.

El forro, fondo, cubierta y mamparos de este buque son laminados en fibra de vidrio, reforzados mediante perfiles y secciones constituidas por un núcleo de espuma de poliuretano recubierto con P.R.F.V.

Después de esta breve introducción histórica y como comienzo de lo que pretendemos sea una corta serie de artículos dedicados a la construcción de buques en poliéster reforzado con fibra de vidrio, resumiremos ventajas e inconvenientes de los P.R.F.V.

a) La resistencia al ambiente marino es indiscutible, no sufre corrosión ni otro tipo de deterioro debido a la exposición a este agresivo medio a otros materiales.

b) Peso reducido. El peso de un casco debidamente proyectado y construido en P.R.F.V. es del orden del 50 al 55% de otro equivalente y construido en acero. En relación a la madera, del orden del 60% y comparándolo con los de aleación ligera de aluminio, el peso es sensiblemente igual.

Tomando como base los pesos de un camarero de 22,9 metros de eslora, 6,7 de manga, 3,7 de puntal y 68 Tm. de combustible, tenemos:

	P.R.F.V.	ACERO	MADERA
	Tm.	Tm.	Tm.

Casco	38,7	72,1	61,9
Maq. habilit. y eq.	17,8	17,8	17,8
Buque en rosca ..	56,5	89,9	78,7

c) Alta resistencia. Es muy alta en relación a su peso, si bien varía dentro de límites muy amplios de acuerdo con los tipos del tejido y resinas utilizadas.

d) Cascos moldeados en una sola pieza sin juntas ni uniones.

e) Facilidad para la construcción por moldeado de formas complejas como puede ser el bulbo de proa al que se llega a la forma hidrodinámica ideal sin un elevado coste.

f) Bajo coste de mantenimiento. Ciertamente es que hay que utilizar pintura anti-incrustante, pero no se producen corrosiones que dan lugar en cascos de acero a costosas reposiciones de planchas y perfiles. Siempre al coste de la reparación ha de añadirse el de la no producción durante el tiempo de parada obligatoria. La facilidad de reparaciones en los cascos de P.R.F.V. es muy alta.

g) Baja conductividad calorífica lo que los hace muy interesantes desde el punto de vista frigorífico. El acero es, por término medio, 180 veces más conductor que el P.R.F.V. y la aleación ligera en base a aluminio 640 veces más.

La economía a la hora de aislar bodegas en pesqueros o transportes frigoríficos es evidente y no sólo en material aislante sino también en espacio útil por bodega.

Otro aspecto muy favorable de los cascos de P.R.F.V. es la disminución importante de contenido bacteriano siendo su limpieza mucho más rápida, eficaz y sencilla. Esta característica es muy importante en el transporte-elaboración de perecederos.

h) El P.R.F.V. es químicamente inerte a la mayoría de las cargas químicas que representan un campo importante dentro del transporte marítimo. Es también inocuo en cuanto a fenómenos electrolíticos.

i) Desde el punto de vista de la habitabilidad presenta ventajas tales como mayor higiene y resistencia térmica a los cambios bruscos de temperatura.



j) Duración o vida de un casco de P.R.F.V. Reconocimientos exhaustivos en cascos con 15 años de servicio han dado como resultado la ausencia total de degradación en el estratificado de los cascos.

La Coast Guard realizó un estudio ya en los años 70 sobre gastos de mantenimiento y durante un período de 10 años; los resultados daban un costo de una quinta parte que en los cascos de acero de similares características, antigüedad y tiempo de servicio.

k) Economía de combustible dadas las menores potencias necesarias a instalar y lógicamente una menor inversión en el equipo propulsor. Esto es fruto del bajo peso específico del material y en consecuencia menor peso del conjunto.

Por supuesto que no todo son ventajas y así nos encontramos con que el coste de materiales es elevado y lo más gravoso a la hora de decidirse por el P.R.F.V. la inversión inicial de modelos y moldes es tan elevada que nunca se amortiza antes de las 8 ó 10 unidades construidas. Esta es la gran hipoteca que gravita sobre este sistema de construcción.

Los costes de construcción representan todavía un freno para la realización de la posibilidad de construcción de buques de carga de gran tonelaje, arrojó conclusiones que dado el estado actual de tecnología y el coste de materiales, aun teniendo en cuenta la mayor capacidad de carga útil transportada por el buque de P.R.F.V., no llega a compensar su mayor coste. Este estudio, llevado a cabo a principios de los setenta, se realizó sobre la base de varios buques: bulk-carries, contenedores, etc., concretamente para el Saint James Lykes, de las siguientes características:

E.P.P.	143,26 metros
Manga	21,03 metros
Puntal	12,67 metros

La diferencia de coste era casi el 30 % superior en el P.R.F.V. que el de acero convencional.

No obstante han transcurrido casi 20 años desde la realización de estos estudios y actualmente se está construyendo en P.R.F.V. en el campo pesquero.

Nuestro país cuenta en la actualidad con instalaciones y equipo técnico así como personal altamente especializado en este tipo de construcciones. Concretamente en Vigo existen unas instalaciones (Rodman-Polyships) capaces de acometer cualquier proyecto con las máximas garantías de satisfacer las más actuales exigencias de cualquier sociedad clasificadora.

Recientemente, diciembre pasado, entregaba esta empresa a Pescanova dos unidades, camaroneros, con las siguientes características:

Eslora total, 27,70 metros; eslora entr. depend., 23,60; manga máxima, 8; puntal, 4,20; volumen neto de bodega aislada, 140 metros cúbicos; volumen combustible, 100 metros cúbicos; capacidad congelación, 3,5 t/día; velocidad en condiciones medias de servicio, 90 % de la potencia y 3,10 m. de calado, 10 nudos; autonomía en las condiciones anteriores, 7.600 millas; propulsión motor diesel, 570 C.V. a 1.650 R.P.M.

Estos dos buques se encuentran faenando a un nivel de capturas muy elevado y sin problemas.

Quizá ha llegado el momento del lanzamiento de estos materiales como sustitutos de los más usados actualmente.



La sanidad a bordo. Primeros auxilios

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

En ámbitos marineros, especialmente en el sector pesquero, se comenta el correcto trato recibido en las Casas del Mar tocante a lo social y sanitario, pero no se llegó aún a realizar por los médicos que atienden su cometido, conferencias, coloquios y prácticas a embarcados, en relación con la sanidad a bordo, hoy tan necesitada por las dilatadas estancias en el mar.

Esta contingencia de siempre desatendida, se intentó subsanarla a partir de 1934, con motivo de crearse la Mutualidad de Accidente de Mar y Trabajo «a la parte», que en principio cubría a la Marina Mercante y Pesquera, hasta 1942 que se desliga la primera por adquirir el carácter de asalariada. Regida por un presidente y una directiva en cada puerto, dependían de la central en Santiago de Compostela, antes de incorporarse en el Instituto Social de la Marina en Madrid.

Por estas Juntas se reiteraba a la Mutua visitas médicas periódicas para ilustrar a los Patrones en profilaxis, inyecciones, heridas, vendajes y drenajes de panadizos, tan frecuentes en pesqueros, producidos por anzuelos, alambres, espinas, roces y otras muchas causas. Ante la insistencia, Madrid envió un botiquín para cada barco

que pernoctase en el mar. Cajita metálica conteniendo alcohol, algodón, gasas, esparadrapo, tintura de yodo, y unas tijeras, aconsejando su permanencia con el repuesto correspondiente. A las Delegaciones locales con farmacia a tres kilómetros, uno mayor de madera, más completo, para el resto de la flota, pero no fueron oídas las peticiones que requerían la visita facultativa.

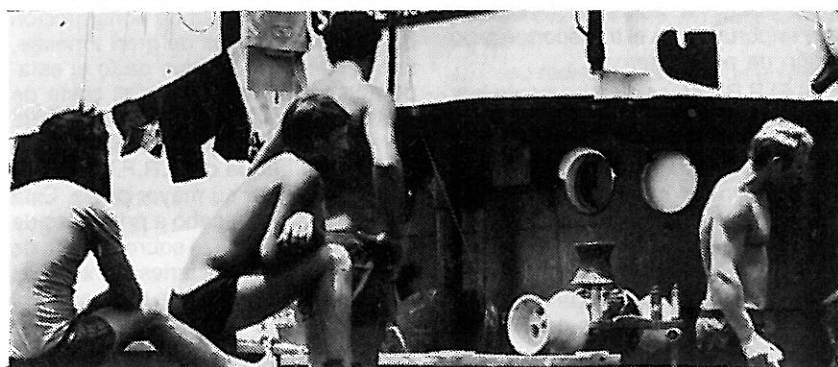
En puertos pequeños sobre todo, el médico no fija contrato con el seguro de accidentes, y es posible que esta influencia influya en el propósito, siendo atendido por ley el servicio a lesionados, por el galeno al que acuda el dañado, cobrando eso sí, la tarifa establecida en el baremo asignado al diagnóstico.

Las lesiones se sucedían en demasía, y la Mutua atendía sin apuros respaldada en el dos por ciento sobre salarios, mercante, y la pesca capturada. No obstante, hubo ejercicios con exceso de accidentes, recomendando al órgano local la advertencia a los asegurados, significando como mayor perjuicio la baja de producción del tripulante

que el coste en sí. La Mutualidad exigía como único requisito, comprobar la ernia del aspirante, eludiendo el pago caso afirmativo o privándole de enrolarse.

Y así llegamos a 1979, que se impone con rigor el análisis de sangre, previo al embarque, que de dar positivo, era baja por enfermedad. Posteriormente, en 1986, el reconocimiento es completo por los doctores de las Casas del Mar, enviando ficha de cada uno al Centro Radio Médico del Instituto Social de la Marina en Madrid, como antecedente a posible llamada telefónica desde el barco. Este servicio a distancia opera desde 1983, y a través de él, se emite receta relacionada con la consulta. En 1987 se edita en dicho Instituto la «Guía Sanitaria a bordo», con ilustraciones físicas marcadas de los achaques y daños comunes en el mar, y modo de remediarlos.

Todo muy meritorio, pero no deja de ser teoría para los no versados, y seguimos pensando que lo mejor es el ejercicio práctico de los primeros auxilios.



RS
CUANDO REDES SALINAS VA EN CABEZA LA CONFIANZA LE SIGUE

REDES SALINAS, S. L.

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

DELEGACIONES:

PASAJES DE SAN PEDRO

Parque de Avidavieta, s/n
Teléfono 39 49 85

LA CORUÑA

Muelle de Linarez Rivas, 65
Teléfono 24 01 00

V I G O

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

HUELVA

Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

C E N T R A L :

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



Hace mucho tiempo que José Manuel Muñiz me pidió un artículo para la revista de AETINAPE. El trabajo diario, unido a la escasez del tiempo necesario para ello, siempre ha retrasado el cumplimiento de esa petición. Y ¡vive Dios que ojalá ese retraso se hubiera prolongado...!

Digo esto porque ojalá nunca se hubiese producido el hecho que me ha llevado a sentarme en la máquina de escribir y redactar estas líneas.

La muerte de un amigo y de su esposa ha movido todos los pilares de ese «algo» que todos llevamos dentro. Agustín Pérez Ríos y su esposa eran, antes y después de todo, unas personas entrañables y queridas por mí.

En el período en que dirigí aquel programa de radio llamado «Faenando», hice amistad con muchos marineros, con muchos patrones y con algún armador; pero, sobre todo, aprendí mucho de ese extraño mundo que para mí era la mar.

Tinso me enseñó mucho, me dio confianza y, por encima de todo, me concedió su amistad. Una amistad que ha perdurado después de finalizar el programa. Gracias a ello he sabido de sus inquietudes, de sus preocupaciones de padre, de su extrañeza por la

«Ojalá nunca lo hubiera escrito»

Por D. JOSE MORENO GARCIA
Director de «Faenando»
Radio Popular de Tenerife

mar una vez que la abandonó... Hoy, cuando conozco la noticia de su muerte en un trágico accidente de tráfico, me pregunto quién dijo aquello de que el mar es un elemento extraño para el hombre.

Para ser líder hay que tener unas condiciones especiales y él las tenía. Por eso, en los primeros días de la reciente huelga del sector (para pedir, por primera vez en la historia, un convenio colectivo), se reclamó su presencia. Y allí estuvo Tinso exponiendo todo lo que sabía ante la mesa de los que todo lo tienen.

Evidentemente, había otras gentes —como Cipriano— o tantos otros que, desde la mar, confiaban y esperaban en la sabiduría autoaprendida de estos hombres.

Y lo lograron, consiguieron replegar a los «tiburones», como él decía. Pero esto era el final. Atrás quedaba un pasado en el que a Tinso siempre le había movido y motivado una mejora de las condiciones de trabajo de sus compañeros.

Atrás quedaba el tiempo en el que, en nuestro programa, él y sus compañeros reivindicaban un sindicato que los representara. La creación de uno autónomo, que englobaba a todos los hombres de la mar sin clasismos, fue una solución momentánea. Después vendría AETINAPE y lo que ahora representa.

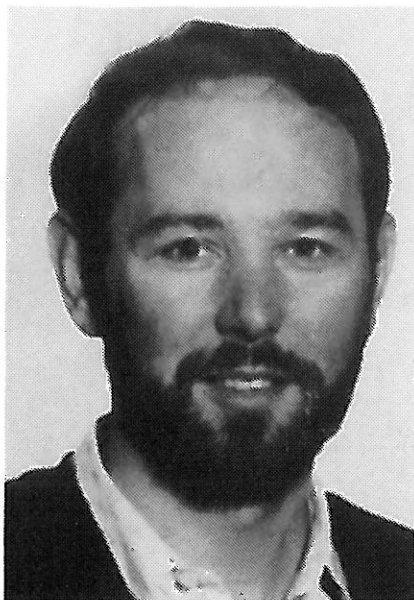
Y siempre se encontraba uno a Tinso por delante. Incluso cuando algunos funcionarios llenos de celos profesionales, comenzaron a cortar la libertad de comunicación del programa «Faenando». También estaba presente Agustín, hablando y queriendo hacer comprender a unas mentes más bien cortas de Telefónica qué representaba este programa.

Y ahora te has ido Agustín. Te has ido con quien tú más querías en este mundo. Te has ido en una curva maldita y en una maniobra macabra de un irresponsable a bordo de un bólido de importación. No sé si tu marcha obedece a ese cariño especial que el Todopoderoso siempre ha tenido por la gente de la mar, y labores importantes te esperan en el otro lado. Si esta fuera la razón, nuestra condición cristiana buscará el consuelo propio de la rabia contenida por tu marcha.

Es lo más consolador que encuentro para justificar tu partida y la de Dolores. Sin embargo, cuando una voz femenina me contaba a través del teléfono el motivo de su llamada, en mi garganta se formó un nudo que produjo que de mis ojos brotaran lágrimas llenas de pena y tristeza. Esas lágrimas eran como el respiro que no me permitía la garganta, mientras que en mi corazón sentía como algo se rompía sin poderse componer nunca más.

Evidentemente, detrás de cada gran hombre hay siempre una gran mujer. Por eso, ella te quiso seguir. Dolores te hubiera seguido a la mar de haber encontrado hueco. Ahora no te pudo dejar ir sólo. Quiso estar contigo hasta el final de los tiempos y, por eso, te acompañó en tu última singladura. La que te llevará a gobernar el gran barco de la vida. Tu experiencia, tus virtudes y tus conocimientos están ahora al servicio del Creador. Mientras, a nosotros nos consume aquí la pena de tu marcha y la de tu esposa. A ti te cabe el honor de tener en tus manos el timón del barco eterno. Desde hoy confío en ti y en tu rumbo para que el día que me toque el turno sea tu brazo amigo el que me recoja de la tempestad de la vida terrenal.

Ojalá nunca hubiera tenido que escribir este artículo.



Comisión de investigación sobre el embarrancamiento del «Cason»

Por D. ANGEL PEREZ

Mecánico Naval Mayor

Presidente Comité de Empresa Alúmina-Aluminio

Cuando por primera vez, allá por el mes de febrero, me acerqué hasta el acantilado de La Anzuela y pude ver, directamente, el buque «Cason», lo primero que sentí fue, de forma fulgurante, la invasión de una gran tristeza y melancolía. La presencia ante mis ojos de aquella escena, por desgracia tan reiteradamente repetitiva en nuestras costas, reavivó en mi memoria el recuerdo de viejos «camaradas», que, de forma similar a los 23 compañeros muertos, (¿o asesinados?), en la tragedia del «Cason», habían pagado con sus vidas el mal llamado «Tributo de la mar», y que, en casos como el mencionado, habría que titularlo: «Tributo de las poltronas».

Sí, «viejos camaradas», no obstante yo fui, soy y seré marino, ejerza o no, puesto que así nací y mi alma y mi corazón están siempre en la mar y con la gente de la mar, con mis compañeros, con mis amigos.

Después, desperté de mi corto letargo y volví a la fría realidad de aquel crudo día de invierno.

Meses después de este inolvidable viaje a Finisterre, concretamente los días 22 y 28 de julio, el Comité de Empresa de Aluminio Español/Alúmina Española, del cual soy presidente, logra-

ba presentar en Madrid y Santiago respectivamente, luego de muchos esfuerzos y gracias a la desinteresada colaboración de entidades y personas que la componen, la llamada **«Comisión para el esclarecimiento de los hechos acontecidos como consecuencia del embarrancamiento del «Cason».**

Esta Comisión nace motivada por la negativa de las autoridades gubernativas, tanto estatales como autonómicas, a constituir una «Comisión de investigación», solicitada en ambas Cámaras para investigar lo acontecido en Alúmina-Aluminio de San Ciprián (Lugo).

Los fines de la misma no son otros que, como bien dice su título «esclarecer» **todo** lo acontecido desde aquel 5 de diciembre de 1987, y que, si debiésemos titular la fecha, lo más correcto creo que sería: «Principio de demostración, por su propio peso, de la **ineficacia** administrativa, (una vez más)».

Es cierto que los bidones altamente peligrosos no llegaron a San Ciprián hasta el día 12 de diciembre, y que la Comisión deberá sacar a la luz, si es que nuestros queridos especialistas en «Abortos provocados», en los cual están muy duchos, no lo impiden, **todo** lo acontecido desde el fatídico día 5, es obvio ya que no podemos a pesar de que algunos lo intentan, desligar el embarrancamiento del «Cason» con lo sucedido en nuestra factoría, ¡no! ¡Claro que no!, es muy importante que a toda la opinión pública, a la que se encargaron de intoxicar descaradamente, se le aclaren muchos interrogantes:

¿Por qué embarrancó el «Cason»? (¿Intereses creados?).

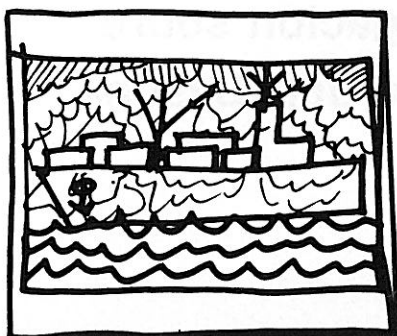
¿Por qué se evacuó la zona de Finisterre, si, como dicen en la actualidad, no había peligro? (¿Ineficacia gubernativa?).

¿Por qué no se enviaron los bidones a Holanda desde Corcubión, que estaba evacuado, en vez de mandarlos hacia Guitiriz? (¿Ocultismo de la incapacidad?).

¿Por qué se dispuso su embarque en Alúmina-Aluminio? (¿Por un gol de penalti? Nota: El Sr. Iglesias, Gobernador de Lugo, dijo al Comité que, en el asunto de los bidones el Sr. Goberna-



COLABORACIONES



CASON

dor de La Coruña le «había metido un gol»).

¿Por qué se paralizó, momentáneamente, la factoría lucense? (¿Chulería administrativa?).

(Al fin y al cabo, en una cosa sí llevan razón, y es que eso lo vamos a pagar todos los españoles, sí, ¡Pero es que los españoles pagamos «eso», «esto», «aquello» y lo demás allá! ¡Que parece que no nos queremos enterar!).

El primer ¿por qué?, es una cuestión que yo, como marino, no me acierto a explicar y mucho menos después de la visita que realicé para ver los restos del buque, los cuales parecía que habían sido metódicamente colocados allí. Estoy convencido que al «Cason» lo pudieron haber salvado, y con ello se habrían salvado 23 compañeros, y

se habría salvado la dignidad de un pueblo, el mío, al cual llevan pisando y humillando muchos años, y que lo único que pretende es vivir en **paz**, trabajar en **paz** y morir en **paz**.

A raíz, y luego de este primer ¿por qué?, los demás son un cúmulo de incoherentes despropósitos cuyo único fin era el de tapar, ocultar el anterior y que lo que se lograba con ello era algo a lo que, por desgracia, estamos acostumbrados pero no conformes los trabajadores, constatar la absurda comprensión de que, pase lo que pase, no pueden reconocer que son humanos y, que por lo tanto, **yerran**.

Quisiera aprovechar para agradecer, desde esta entrañable publicación, el apoyo incondicional que nos están prestando todos los integrantes de la Comisión, el cual nos va a servir de inestimable ayuda en la desigual lucha en la que estamos inmersos, y en la que el único fin que perseguimos es esclarecer la verdad, con la verdad, y defender la libertad, con nuestra libertad.

Quizás, algún día, cuando nuestra piel se halla arrugado, y cuando, los afortunados, cuenten esta historia a sus nietos, puedan terminar la misma diciendo: «Eran otros tiempos, duros..., difíciles..., eso, ahora, ya no ocurre. Las personas, son personas, como tal siente, como tal se comportan, y, como tal, deciden.



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, BULONES, etc.
- CROMADO Y SOLDADURA ESPECIAL ANTIDESCASTE
- COMPRA Y VENTA DE MOTORES NUEVOS Y USADOS



La reforma estructural de enseñanzas: «Unos cimientos» que espero, consigan edificar en base a ellos con segura eficacia

Por D. PEDRO RIVEIRO DOMINGUEZ
Capitán de Pesca

Hace tiempo que nuestra anterior y actual estructura global de enseñanzas no se estaba ajustando a la adecuación y compatibilidad con el desarrollo que envuelve todos los avances tecnológicos en nuestro, tan delicado, sector pesquero; comprendiendo así que las nuevas y futuras instalaciones a flote, cada vez están más avanzadas y simplificadas en lo que respecta a menos mano de obra e incremento de nuevas técnicas de elaboración, procesado, congelación, estiba, etc.; por tanto, se entiende que nuestros programas de estudio —en su parte— quedaron un poco colapsadas al ver que la evolución técnica del sistema operativo a flote de las nuevas y futuras embarcaciones estaba y está siendo más rápida que la propia formación que se está impartiendo.

Es evidente que nuestro colectivo está movilizándolo y explotando todo un sector que en estos últimos años formó en su entorno un extraordinario cambio de desarrollo y competitividad debido a las nuevas exigencias del «mundo pesquero»; por tanto, nos vemos seriamente comprometidos a nuevas e inminentes formaciones profesionales de grado superior, en la que nos veamos actualizados para andar a pleno rendimiento y donde podamos a su vez seguir adquiriendo nuevas formaciones complementarias, a medida que

nuestro campo de exigencias industriales se amplíe.

Estamos abrazados a una época con un fuerte desarrollo industrial pesquero que tal y como estamos nos sentimos atropellados por el vehículo del avance tecnológico, por eso tenemos que considerar lo fundamental de tan importante paso —la reforma— para equilibrar y adecuar nuestra formación, y para competir altamente con nuestra flota; flota que tiene que desplazarse hacia lejanos caladeros, tales como las Malvinas, Chile, Mozambique, etc., y que éstos a su vez tienen menos cobertura para seguir manteniendo a las flotas de gran distancia; con ello quiero decir que cada vez resulta más difícil el equilibrio de rendimiento diario de los buques (menos pesca y más barcos), bien es por sobreexplotación e incremento de flotas o también por la falta de investigación de nuevos caladeros y nuevos métodos de capturas.

La parte más importante la considero ante la inminente entrada en el mercado europeo, donde tenemos que representar un importante papel..., y digo importante, porque nuestro país es una de las potencias más destacadas en la actividad extractiva fuera y dentro de nuestro país, pero lo más curioso es que somos el primero en consumo de pescado, por eso yo me pregunto: con la flota que actualmente tenemos, ¿cómo vamos a hacer frente con nuestra flota, si carecemos de personal altamente cualificado que compita con los avanzados mercados europeos? Es más que razonable que en

ese esperado futuro, cosa que ya lo estamos viviendo, tendremos que garantizar una buena calidad en los distintos mercados para que el mundo de la pesca funcione.

Las flotas españolas de congelado a bordo, bien sea por sistema de congelación por armarios (congelación rápida) o en túneles (congelación lenta), buques comprendidos entre 500 y 3.000 TRB aproximadamente, cuyas tripulaciones oscilan en su orden entre 20 y 48, hombres aproximadamente también, que tienen que desplazarse a caladeros de gran distancia y que, aun siendo aprovisionados en alta mar, tienen autonomía en campañas de seis a siete meses, equipados de sofisticados equipos, como detectores cuadrafónicos que registran sobre un panel en color, fondo, pescado y memorias de antaño (histogramas), espesor de fondo, abertura de la red, etc.; ecógrafos, sonares, controles centralizados por satélite, multisensores, que tienen acopladas a la misma terminal cinco o seis sistemas de navegación diferentes; equipos de comunicaciones vía télex (teleimpresores) que a su vez es un computador central, donde se pueden acumular datos de carga, clasificación de especies y tamaños, temperatura correspondiente al tipo de pescado, así como rendimiento económico de capturas por día, etc.; equipos de radar Plotter anticollisión; Plotter de navegación y pesca, donde se pueden introducir dentro de una pantalla, todos los datos de una carta, bien sea manualmente o a través de cassettes, a su vez,

acoplado éste a la red central de un multisensor que le permitirá actualizar situaciones del buque respecto a la pantalla en intervalos de tres segundos; sistema robotizado del autolimonel, acoplado también a estos equipos; maniobrabilidad para redes centralizado y operado desde el puente de mando y tantos equipos más que ahora no paro a mencionar, pero comprendiendo esto junto a la disciplina de organización laboral a bordo, capacitación sanitaria, comunicaciones en idioma inglés, legislación internacional y otras tantas materias de tal importancia, suman, creo yo, la gran responsabilidad que representa hoy por hoy el titulado Náutico-Pesquero a la hora de comprometerse en una tan compleja «empresa a flote», tanto en puente como en el departamento de máquinas.

Pienso que la industria moderna exige personal técnico, científico y directivo, pudiendo combinar un buen conocimiento de la práctica de pesca con una educación avanzada, empezando por diseñar una educación para implementar un conocimiento profundo de la utilización de recursos pesqueros, siguiendo con conceptos económicos y financieros utilizados para asegurar operaciones pesqueras viables, elaboración y procesamiento del pescado así como métodos de capturas, que cubrieren materias del siguiente tipo:

A) *Operatividad pesquera.* Tecnología en artes y aparejos de pesca). La evolución y estructura de la industria pesquera, las características de la industria pesquera internacional, el desarrollo de la técnica pesquera, la construcción de aparejos de pesca, las características de materiales utilizados en la industria pesquera, la operación de barcos con seguridad y eficacia, motores de propulsión en barcos pesqueros, mecanización en el manejo de aparejos de pesca.

B) *Elaboración del pescado y estudios sobre alimentos.* La materia prima, la causa y naturaleza de la putrefacción del pescado, reducción en la deterioración de la materia prima, comercialización y apreciación de la calidad, procesos preparativos, congelación, refrigeración de a bordo, la utili-

zación de pescado no comercial, las características químicas y nutritivas de alimentos, los principios y la técnica de preservación de alimentos, etc.

C) *Economía aplicada y finanzas.* Conceptos fundamentales, sistemas económicos, producción y gastos, la estructura de mercados, el ambiente macro-económico, funcionamiento industrial, la formulación de resoluciones en los sectores privados y públicos, la formulación de resoluciones financieras, etc.

D) *Comercialización (marketing y distribución).* Estructura de la industria, información al consumidor y definición de mercado, práctica y soluciones a los problemas de comercialización, planificación y control, etc.

E) *Métodos cuantitativos (introducción a la informática).* Manejo de computadores, estadísticas, métodos matemáticos, etc.

F) *Biología pesquera y recursos pesqueros.* Estudio de la biología económica de determinadas pesquerías, la biología y la economía en la explotación del recurso pesquero, stocks de pesca, etc.

G) *Operaciones marítimas.* Métodos de detección y localización de la pesca, localización de cardúmenes, dirección de operaciones y organizaciones pesqueras, etc.

H) *Otras materias* que normalmente ya son impartidas, pero que necesitarían ser más profundizadas, ejemplo:

—Navegación (adiestramiento con nuevos equipos).

—Cartas de trabajo, Cartas de pesca, pilot chart, cartas meteorológicas de frentes oceánicos, etc.

—Ayudas a la navegación. Técnicas de supervivencia en la mar y seguridad a bordo, protección contra incendios, etc.

—Tecnología naval. Tecnología de buques pesqueros mantenimiento de estructuras, la resistencia de los barcos, la estabilidad y comportamiento de los buques de pesca, etc.

—Idioma inglés. Inglés técnico ma-

ritimo, inglés en aplicación a comunicaciones marítimas, partes meteorológicas, ayudas a la navegación, derroteros, etc.

—Meteorología y oceanografía.

—Sistemas de control dentro de la navegación.

—Medicina e higiene naval (formación sanitaria).

—Derecho marítimo. Derecho internacional, política pesquera, etc.

—Comunicaciones y otros temas en materia de pesca que se podrían añadir a todo este tipo de formación educativa.

Dando un ajustado repaso a todo el contenido sustancial, necesario en y para nuestro campo pesquero, daremos la razón a la necesidad de una eficiente y comprometida investigación, que nos vaya introduciendo y actualizando en nuevos sistemas educativos, formando de esta manera un equipo de investigación que se dedicará única y exclusivamente a la aportación de nuevos conocimientos, ya que nuestra futura carrera, medida dentro de la ciencia (así lo espero), necesitaría como otras, ir cambiando de aguas constantemente.

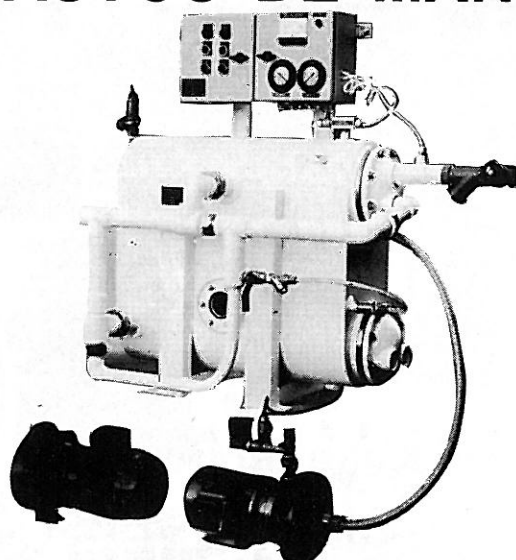
Comprendiendo así, me fijo en pedirle calurosamente a nuestro Inspe-

tor General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, como máxima representación dentro de nuestro sistema de formación que, una vez puestos dentro de tan necesitada reforma, logre satisfacer las exigencias de la industria pesquera y darnos a los titulados un futuro más adaptado a las circunstancias que vivimos, desarrollando de esta forma un consolidado plan de estudios de grado superior, competitivo y eficaz, a la hora de llevarlo a la práctica.

Espero no se cometan errores en lo que respecta a nuestra enfilación a los estudios de grado universitario, o de lo contrario nuestro esfuerzo no tendría utilidad hacia el progreso de nuestro tan valioso sector.

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

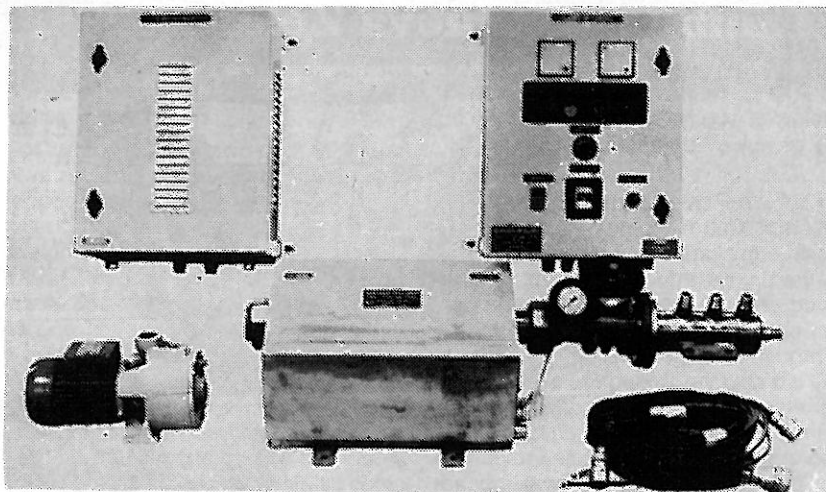
GENERADOR ELECTROLITICO DE HIPOCLORITO SODICO **TAB-TOR**®

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

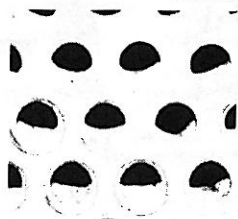
- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIFERAS
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

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 POCM-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

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

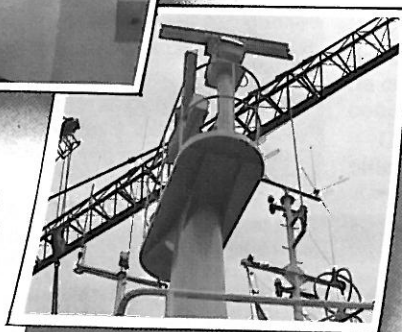


...también en Nueva Zelanda



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

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



FURUNO®
Imbatible en calidad.

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

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

O al distribuidor más próximo:

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



La solidaridad abre un camino en la mar

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

Es muy grato poder expresarse a través de estas páginas en un momento histórico para el mundo de la pesca, cuando ha llegado a buen fin el preacuerdo del convenio colectivo para la flota congeladora canaria que faena en el caladero canario-sahariano. Y por ello, antes de cualquier otra cosa, quiero manifestar nuestra alegría —la de todos los que seguimos de cerca la problemática humana del mundo de la mar— y felicitar a tantas familias que están afectadas por este convenio.

Es un momento histórico, como digo, por las repercusiones que tiene para el hombre de la mar. Una conquista justa realizada en solidaridad, pero que, en algún momento ha tenido que asumir actuaciones que quizás hayan dejado huellas y sentimientos diferentes.

Es mucho lo que se podrá decir de estas jornadas de huelga y negociaciones en el Puerto de la Luz. El pueblo canario sabía muy bien el motivo de la lucha violenta que, en algún momento, se estaba produciendo en la ciudad, cuando la pasividad era la única respuesta ante la petición de unos legítimos derechos que disfruta cualquier trabajador de tierra, dentro de una ordenación laboral vigilada y respaldada por los organismos competentes; y los marineros también sabían que, con los disturbios provocados, no estaban co-

rrespondiendo a un pueblo que les presta su acogida cuando llegan de la mar.

Cuando un colectivo de 2.500 hombres reclama sus derechos, unos derechos inalienables para cualquier trabajador, como lo son —entre otros— un sueldo base y las correspondientes cotizaciones a la Seguridad Social, ¿cómo se llama la actitud de quien se erige con capacidad y decisión para no acceder a esta petición?, ¿cómo se llama el hacer cálculos matemáticos orientados solamente hacia la producción utilizando al hombre —a los patrones incentivándoles y a los marineros designándoles bajos porcentajes como retribución a una faena tan dura como lo es la pesca de arrastre— para respaldar así la inseguridad que pueda tener el empresario cuando salen los barcos a la mar? ¿Cómo se les llama a estos comportamientos?

Ya nada, ni nadie, puede aprobar este sistema abusivo en el ámbito del trabajo. El hombre —todos los hombres— tenemos una dignidad que ha de ser respetada, y el trabajo ha de dignificar al hombre y nunca esclavizarlo. Si exigimos este derecho para nosotros mismos, hemos de tenerlo en cuenta para los demás; y si sentimos la «afición» de ser más ricos y poderosos, que no sea al precio de dañar la dignidad del otro. Cuando esto se produce, qué lejos estamos de la fraternidad que nos corresponde tener como personas que intentamos encontrar el amor y la paz aquí en la Tierra. Y, estos días en Las Palmas, ¿ha sido el deseo de justicia y fraternidad lo que ha conmovido el co-

razón de los responsables de este conflicto para llegar a un acuerdo, o ha sido el miedo al desorden que la violencia estaba produciendo? Ellos lo sabrán.

La solidaridad de estas jornadas ha abierto un camino en la mar. A nadie se nos escapa la importancia que ha tenido la unión entre patrones y marineros. Fueron muy alentadoras las palabras del Patrón representante de los pescadores en el programa de radio «Protagonistas» que dirige Luis del Olmo: «se estaba luchando para obtener unas mejoras, con unas repercusiones de mayor importancia para los marineros, que eran la gran mayoría de los implicados en el conflicto». Esta realidad de haberse entendido patrones y marineros para un mismo fin, ha sido una decisión de fuerza a la hora de hacer unas reivindicaciones que, realizadas individualmente, se habrían quedado sin efecto.

Pero esto no siempre es posible, porque es bien sabido que la salida para la mar origina una gran dispersión de las tripulaciones: pequeños grupos en unos y otros barcos, pertenecientes a distintas flotas, y la llegada a tierra en distintos tiempos, dificulta las relaciones entre los marineros y de ahí la consecuencia de no poder unirse como lo hacen colectivos de otros sectores. Es esta una situación de impotencia que lleva a la resignación, inmejorable aliada para el progreso de la marginación.

Ante esta evidencia, decía en otra ocasión en estas mismas páginas, que la misión de la mujer del marino no es...

COLABORACIONES

tá sólo en el hogar. Ellas en tierra pueden dialogar, buscar soluciones e interceder ante los organismos responsables.

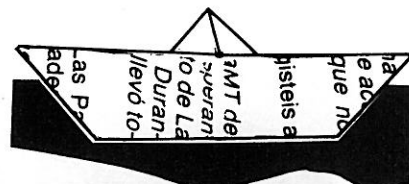
Hoy con su presencia de apoyo y acciones realizadas con decisión y tenacidad ante los que pudieran ser mediadores en la solución de este conflicto, hemos de decir que una nueva fuerza ha surgido en la familia marinera; que está ahí, y que tendrán que saber aprovechar y encauzar. Son una parcela de la sociedad que tiene que dejar de ser ignorada por el resto o, lo que es peor, mal conocida.

La mar, que baña nuestras costas, llama a los pueblos a conocerse y a unirse. En ella están miles de hombres en difíciles condiciones de vida, lejos de sus familias, realizando duros trabajos para poder traer el pan a sus hijos.

Y esto tiene la fuerza de la vida que lucha por sobrevivir, la misma que ha salido estos días a la luz en una acción solidaria, como una fuerte voz que pide respeto a la dignidad del trabajador del mar.

Es toda una experiencia sobre la que hay que seguir hablando para valorarla. Ver sus aciertos y sus fallos, qué hechos se pueden volver a repetir y cuáles no, para qué ha servido y qué posibilidades aporta para el futuro. Es cierto que se ha abierto un camino y se ha iniciado el diálogo y esto es un verdadero signo de esperanza.

Será positiva esta andadura, buscando tiempos y proyectando momentos para reunirse en torno a una mesa. Las mujeres conscientes de esta responsabilidad en el ámbito familiar, han hecho varias experiencias en diferen-



tes encuentros; el último en el puerto de La Rochelle, donde se reunieron durante dos días, mujeres de cinco puertos franceses y dos españoles (Bahía-Bayona y Pasajes).

Yo creo que todo esto es revelador de una presencia distinta, de un protagonismo responsable del hombre de la mar y su familia. Un hecho que la sociedad de tierra hemos de apoyar, porque si hemos de hacer una sociedad más justa y fraterna y hemos de construir una tierra más habitable, ha de ser en beneficio de todos.

Animo, y que Cristo invisible, pero vivo, al timón de vuestras naves, haga soplar vientos favorables.



TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

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

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

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



Divagaciones sobre las Enseñanzas Profesionales Marítimo-Pesqueras

Por D. JOSE M. CORREDOIRA VAZQUEZ
Director de la Escuela Náutico-Pesquera
de Gijón

Tengo ante mí el Estudio sobre la Reforma de las Enseñanzas Profesionales Marítimo-Pesqueras y sobre el mismo considero de interés hacer algunas consideraciones. Creo que en esta nueva etapa se tendrá en cuenta el incluir las nuevas tecnologías como son la Informática, la Automática y las Vibraciones.

Ya se ha demostrado que en un futuro muy próximo tendremos que olvidarnos del buque de pesca tradicional, sobrecargado de tripulación, para pasar a un buque competitivo con todos los adelantos en electrónica capaces de dar efectividad a sus faenas de localización de pesca y captura.

Lo que sí no solo es necesario sino imprescindible, no es el aumento de programas y materias ya de por sí sobrecargadas como se hizo hasta ahora. Hay que suprimir parte de las asignaturas que hasta la fecha eran tradicionales y en otros casos eliminar materias por completo.

El hacer unos programas con futuro es un reto que se tiene que afrontar con firmeza para no defraudar a todos los profesionales. Creo que esta nave, en estos momentos, está en manos de buenos timoneles.

Sería necesario que para todas las titulaciones se pensase en que las atribuciones para las distintas especialidades les faculte para el mando máximo y mínimo. Por ejemplo, un Patrón de Pesca de Altura puede mandar buques dedicados a la pesca de 700 toneladas de Registro Bruto en los siguientes límites:

60° N a 10° N y 35° W a 52° E
10° N a 35° S y 20° W a 52° E

Pero también se debe de pensar que el patrón mencionado puede embarcarse en buques muchísimo más pequeños, que no reúnan las condiciones de navegabilidad ni seguridad y hacer las mismas navegaciones. Luego sería importantísimo el que al mismo tiempo que se estudian las titulaciones, establecer con un mismo criterio restrictivo los distintos tipos de buques de acuerdo con criterios de estabilidad, seguridad y navegabilidad ya que, desgraciadamente, la costa que nos rodea —Golfo de Vizcaya, Mar Cantábrico y la Costa de Portugal (Océano Atlántico)— son zonas que por sus condiciones oceanometeorológicas suelen encontrarse buques de gran tonelaje en muchas ocasiones en situaciones muy comprometidas y por desgracia pocos son los inviernos en que no se sufre alguna pérdida.

Desgraciadamente los caladeros de la Comunidad Económica Europea se encuentran en la zona antes mencionadas y se da el caso de que acuden a ella embarcaciones de menos de 50 toneladas de Registro Bruto, con el peligro que ello supone.

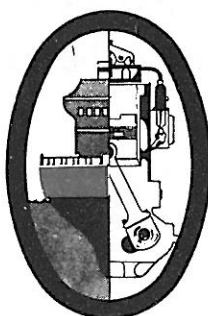
Pido disculpas por estas reflexiones y pensamientos que no quisiera que nadie se sintiese aludido ni ofendido, ya que no ha sido éste mi propósito sino el de aportar unas ideas, de buena fe, que estimo habrán de ser tenidas en cuenta por la importancia que tienen para la reforma de las enseñanzas profesionales Marítimo Pesqueras.

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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



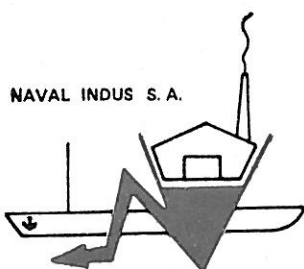
*conózcanos
a fondo*



SUMIMAR, S. A. .

SUMINISTROS MARINOS

Pescadería, 15
Telfs.: (943) 39 65 01 - 39 70 40 - 39 90 45 - 39 23 47
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



Simulador de máquinas

Por D. JUAN JOSE AMADOR VELA
Director del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Estrecho

En el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho, con sede en Cádiz y dependiente de la Consejería de Agricultura y Pesca-Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, fue inaugurado por el Excmo. Sr. Consejero de Agricultura y Pesca, don Miguel Manaute Humanes, el día 11 de julio, un Simulador de Máquinas de las siguientes características:

El Diesel simulador DPS 100 High Speed, ha sido fabricado por la empresa noruega Norcontrol Simulation A.S. y consta de tres zonas claramente diferenciadas, Zona de Sala de Máquinas, Zona de Control de Máquinas y Cabina del Instructor. Consta de un computador Norks-Data ND-100 de 1.000 K RAM/ROM de capacidad de memoria y tres mini ordenadores en las tres zonas de arriba enumeradas.

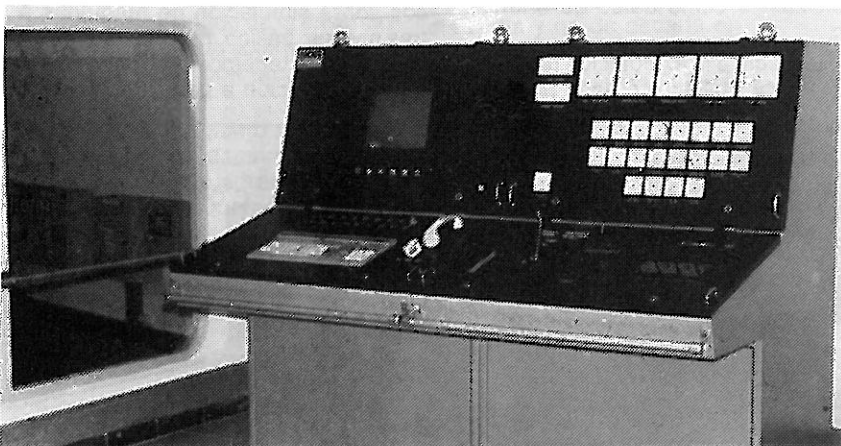
La distribución modular consta principalmente de:

Consola del instructor, control principal de los servicios eléctricos, consola de control, dos amplificadores de sonido, dos impresoras, computador central, regulador, reproductor gráfico de seis canales, cuatro altavoces, monitor, sistema, purificador de fuel-oil, purificador de diesel-sil, purificador de aceite, tanque de servicio de diesel-oil, tanque de servicio de fuel-oil, tanque de reposo de fuel-oil, sistema de transferencia de fuel, sistema auxiliar del generador diesel 1, control local del generador die-

sel 1, sistema auxiliar del generador diesel 2, control local del generador diesel 2, sistema de aire de arranque, sistema general de aire comprimido, sistema de lubricación principal de aceite, sistema de lubricación de aceite de los servosistemas, sistema de alimentación de fuel del motor principal, control local del motor principal, sistema de

pías del máster diskette, almacenaje de ejercicios en un floppy-diskette, carga de cualquier ejercicio desde un floppy-diskette, etc.

El Simulador DPS 100, es un instrumento pedagógico para el entrenamiento de manipuladores, conductores y mantenedores de salas de máquinas de buques, en especial pesqueros, que



control de la viscosidad del motor principal, sistema de lubricación del motor principal, sistema de agua dulce del motor principal, sistema de agua salada, sistema de enfriamiento de carga, panel de suministro de vapor, consola de vapor, etc.

En cuanto a las posibilidades de carga y almacenaje de ejercicios, tenemos como más importantes las de, carga del máster diskette, formato de diskettes para el ND-100, realización de co-

simula fielmente y en tiempo real una sala de máquinas en sus diversas fases de funcionamiento y permite al profesor generar distintos tipos de averías. De este modo el profesor puede, por ejemplo: fijar fecha y hora, cargar combustible, modificar valores de presiones y temperaturas, poner en marcha y detener el motor principal, modificar la carga del M.P., provocar averías en los diferentes circuitos de fluido, provocar averías de modo aleatorio, provocar

COLABORACIONES

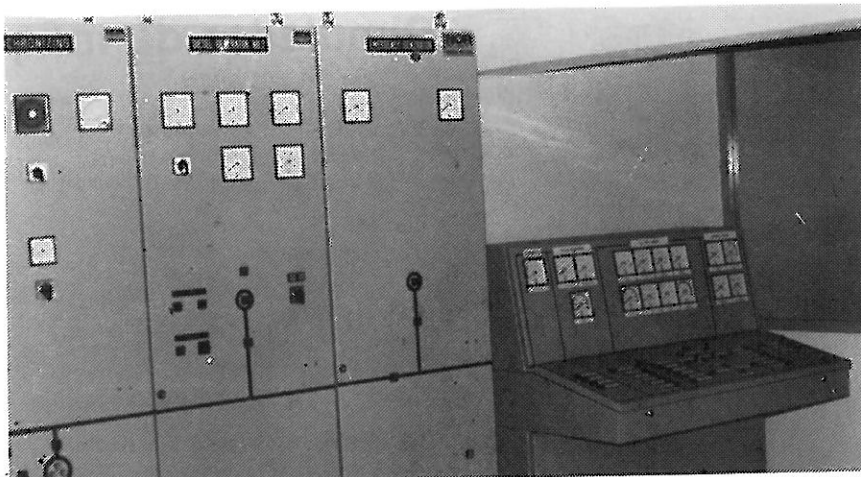
pausas en el desarrollo de la simulación, provocar variaciones en el desarrollo de la simulación, provocar y seleccionar diversos grados de responsabilidad, etc.

La estación del monitor tiene acoplados los módulos electrónicos necesarios para la simulación de efectos ópticos y acústicos.

Desde un punto de vista informático, podemos considerar al Simulador compuesto por un conjunto de datos de entrada, un dispositivo de cálculo conforme a determinadas variables de simulación y un conjunto de datos de salida.

Los datos de entrada pueden ser constantes de iniciación propias del Simulador, datos de programa suministrados mediante pantallas, datos de salida de un cálculo anterior, etc. Los datos de salida serán: valores analógicos o binarios visualizables, alarmas e indicadores; códigos de emisión de secuencias ópticas o acústicas; ejercicios reutilizables como datos de entrada, etc.

Respecto a la explotación del Simulador, este Politécnico tiene previstos



dos grandes campos de actuación:

—Utilización por parte de los alumnos matriculados en el Centro, a distintos niveles, mediante la modificación de horarios y el reforzamiento de las prácticas.

—Realización de cursos monográficos sobre simulación de máquinas a tres niveles: básico, medio y alto. El nivel básico lo tenemos programado para su impartición a partir del próximo

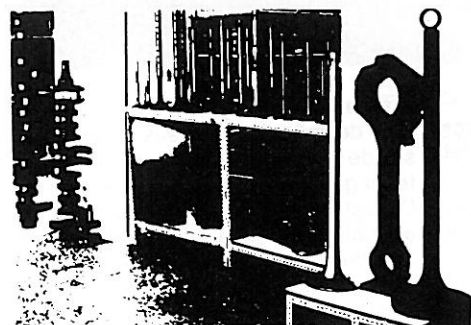
mes de octubre, con la denominación de «Curso básico de entrenamiento de simulador de máquinas», con una duración de diez días lectivos y su correspondiente expedición de «certificado de asistencia».

La organización de los mencionados programas de formación, la estamos realizando con la gran ilusión de que lograrán una mejor preparación de nuestras gentes de la mar.



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.

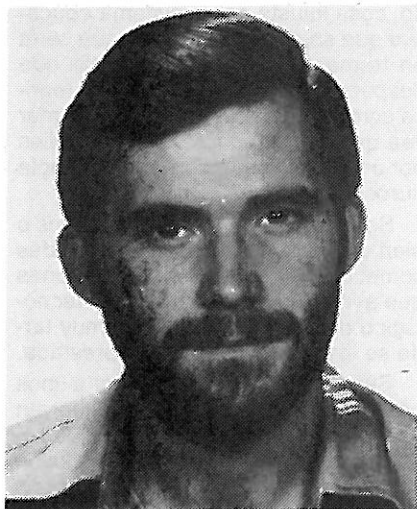


VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE - GUIAS DE VALVULA - ASIENTOS DE VALVULA - COJINETES - CAMISAS Y PISTONES - RECTIFICADOS - RECUPERACION DE MATERIALES USADOS - APARAMENTOS Y EQUIPOS - ANTIEXPLOSIVOS ELECTRICOS STAHL - PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA - AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL - JUNTAS - PIEZAS FORJADAS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

C. SAN PEDRO, 12

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

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)



La reforma de las Enseñanzas

Por A. ORDEN GARCIA
Mecánico Naval Mayor
y Técnico Electrónica Industrial

Día tras día se están dando opiniones de como ha de ser la enseñanza desde el punto de vista del sistema educativo y sus equiparaciones académicas. Creo que la base del sistema educativo reside en una mira puesta en el futuro inmediato y hacer un estudio a fondo de lo que la sociedad necesitará en dicho momento, y de esta forma, sabiendo la demanda se acertará de pleno.

De todos es conocido que la industria cambia constantemente, a pasos agigantados. Para iniciar un estudio de mercado se ha de tener en cuenta que hay que analizar y realizar unos planes que luego se desarrollarán y se seguirán concienzudamente.

Los pasos a seguir los han de poner las mismas tecnologías, ya que sin ellas se volvería a caer en un tremendo error del desfase; mal irreparable para la sociedad y para el desarrollo profesional, al igual que para poder competir, siempre y cuando dichas tecnologías sean usadas debidamente y teniendo muy en cuenta que las máquinas han de servir para hacer que el hombre se libere y cuente con más rato de ocio para su mejor vivir, por eso partimos como el factor humano es primordial, sin él todo sería imposible para su realización.

La educación, equiparación y promoción del ser humano es un deber y un reto que tiene la sociedad con él y que debe estar al alcance de toda persona.

El sistema educativo, en su conjunto, se compone de unas escalas bien sean técnicos, profesionales de la enseñanza o mejor dicho, el profesorado en general y el alumnado. Los técnicos de la enseñanza han sido los que han elaborado hasta ahora los proyectos o sistemas de estudios para la enseñanza. Hoy en día el mundo de la enseñanza debe ser un mundo abierto a opiniones para poder elaborar programas de estudios a seguir.

Yo, desde aquí, quiero pedir o mejor dicho hacer un llamamiento para que a la hora de encuadrar a las enseñanzas Náutico-Pesqueras, no pase lo que en encuadre anterior y sean encuadradas debidamente, y al mismo tiempo

no se queden las puertas abiertas para que luego no se tenga que lamentar, y digo esto porque cada vez se ponen más pegas para que esta cuestión se ponga en práctica, bien sean por unos motivos o por otros, pero ahí están. Con esto quiero hacerles recordar señores responsables del Ministerio de Educación y Ciencia que los anteriores planes diseñados han terminado en fracaso globalmente hablando de la totalidad de la enseñanza. Creo que la enseñanza técnica debe irse renovando día a día y no de década en década. Quiero recordarles con esto que ustedes deben de asesorarse con la gente profesional y con el profesorado, ya que son ellos los que viven día a día la evolución del mundo de la técnica y bien seguro estoy que siguiendo estos pasos de asesoramiento la enseñanza del mundo de la mar llegará a buen puerto.

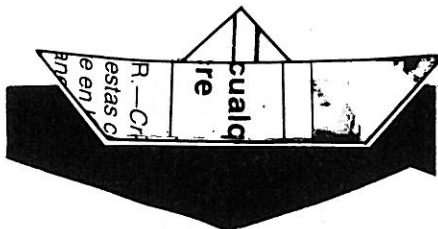


COLABORACIONES

Para que este proyecto salga hacia adelante es necesario contrastar proyectos de los profesionales de la enseñanza y de las asociaciones profesionales como AETINAPE.

La equiparación es un deber que parece que está olvidado día tras día en esta enseñanza Náutico-Pesquera, y es que es punto principal de salida la equiparación, ya que en todas las profesiones siguieron esta pauta, unas acertadas y otras no tanto, pero así se hicieron.

Desde el punto laboral se puede observar la cantidad de años de profesionalidad y de experiencia que han desarrollado los Titulados Náutico-Pesqueros, en los diversos campos que son de su competencia y «no sé por qué



motivos hoy en día se quieren acortar» aunque puedo imaginarlos.

Sólo pido a quien corresponda que recapacite y piense que la labor de tantos años merece un trato más justo.

Al mismo tiempo pido que al igual que las enseñanzas superiores no sean un camino cerrado, sino que queden abiertas para la gente que haya concluido sus estudios de Náutico-Pesquera se puedan promocionar en el campo de la enseñanza superior, para que el profesional no se vea estanca-

do, cosa injusta en un sistema educativo que se está gestando, y que sería un tremendo error que la gente que después de una formación tanto teórica como práctica del mundo de la mar vea que no accede a dichos estudios por un mal asesoramiento y por simple burocracia.

Se puede consultar, en biografías o bien en el mundo real las atrocidades cometidas injustamente con personas que ayudaron mucho al avance tecnológico del ser humano y que muy tarde se les reconoció la labor prestada.

Señores, a la hora de valorar a unos profesionales, sean serios y no vuelvan a caer en errores pasados, porque sería un mal irreparable de difícil curación para una profesión.



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



Breves apuntes relacionados con el arte de navegar

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

Fueron los griegos de la antigüedad quienes por primera vez, al imaginar los paralelos de latitud y los meridianos de longitud, encontraron un sistema apropiado para determinar la situación de un lugar en la esfera terrestre. Comenzaron por suponer que cierta localidad se encontraba en determinado meridiano, por ejemplo, a 38 grados al norte del Ecuador.

Para los astrónomos de aquellos tiempos hallar la latitud resultó relativamente sencillo. En sus estudios de la mecánica celeste, observaban que una estrella de notable visibilidad se encontraba prácticamente inamovible respecto a las trayectorias de otras, tanto más abiertas cuanto más distancia las separaba; esto, claro está, desde la visual de la Tierra. Comprendieron entonces, por el giro de nuestro planeta, que la dicha luminaria coincidía en la prolongación del eje terrestre, y así llegaron a la certeza de que un supuesto observador colocado justamente en el polo N. tendría en su vertical tan destacado punto de luz (la estrella Polar). Asimismo, se vería desde el Ecuador tocando el horizonte. La medida de su ángulo de altura les daba la latitud.

Con el astrolabio, atribuida su invención por unos a Apolonio de Pérgamo 240 años a. de J.C., y por otros a Hiparco de Alejandría hacia los 150 años a. de J.C., se encontró un valioso instrumento de medición para determinar angulares. Este aparato fue posteriormente conocido, mejorado e introducido en Europa Occidental por árabes durante la Edad Media, obteniendo una mayor precisión debida al ingenio de marinos españoles. Fue utilizado con preferencia para alturas meridianas hasta la aparición del sextante en el siglo XVIII.

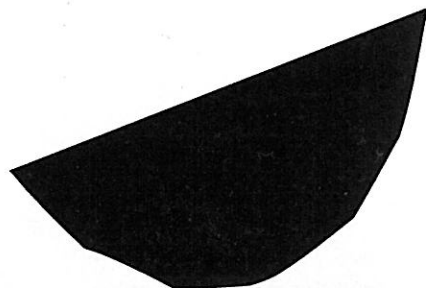
Los griegos de la antigüedad clásica, encontraban muy difícil, sino imposible, calcular la longitud aunque vislumbraron la idea, como referencia inicial, del meridiano cero. Entre 1670 y 1680 la Real Academia Francesa, con Jean Dominique Casini en su presidencia, dio solución por primera vez a tan arduo problema, valiéndose de un fenómeno astronómico como era el eclipse de los cuatro satélites de Júpiter. Llevaron a cabo observaciones de su ocultación desde distintos lugares longitudinales con París, cotejando los tiempos locales del eclipse.

Claudio Tolomeo, astrónomo, matemático y geógrafo griego, nacido al parecer en Alejandría de Egipto, en el siglo II d. de J.C., en su libro V del Almagesto de traducción árabe, ya especulaba que la línea inicial para medir las demás podía estar en la «Islas Afortu-

nadas» (posiblemente Las Canarias) como límite occidental del mundo conocido. Luego cartógrafos españoles apoyándose en la delimitación imaginaria del Papa Alejandro VI que, para evitar conflictos entre portugueses y españoles, había arbitrado con la demarcación de referencia, trazaron algunas de sus cartas náuticas.

Al admitir la relación de un meridiano cero con fenómenos de la esfera celeste, estaba la cuestión en escoger el adecuado. Por cierto tiempo, los franceses tomaron a ese fin una línea N.S. sobre las Canarias, separada de París hacia el Oeste una distancia precisa, ya conocida, entre Europa y la costa oriental americana. Por su parte, el Departamento Hidrográfico del almirantazgo británico, fundado en 1795, con sus cartas utilizadas ya con profusión adoptó el meridiano del Real Observatorio de Greenwich.

Se siguieron editando mapas donde el susodicho meridiano pasaba por las capitales del respectivo país en Rusia, Alemania, Italia y los Estados Unidos. Aquí en España también se pensó cierto tiempo en San Fernando (Cádiz) para dirimir la cuestión. Por fin, en 1884, se convino por más de veinte naciones en adoptar como meridiano cero el de Greenwich, numerándolos al Oeste con signo + y para el Este con signo —, correspondiendo el 180 con la «línea internacional del cambio de fecha».



La huelga de la flota congeladora entraba en su tercera semana de duración y de las reuniones sostenidas entre las dos partes en conflicto con la presencia del Secretario General del INSS, Leopoldo Cal, y los directores de Trabajo del Gobierno central y del Go-

Preacuerdo entre ANACEF y la flota congeladora del banco canario-sahariano



bierno autónomo canario no salía la solución esperada por todos: que se convocase la huelga y posibilitara una salida al conflicto.

Las propuestas se cruzaban y existía la esperanza del preacuerdo aunque nadie lo daba por hecho. Paralelamente, y tras varias jornadas de interrupción, los trabajadores volvieron a las movilizaciones con la realización de cadenas humanas diarias por las calles cercanas al puerto y la consiguiente interrupción de tráfico.

El secretario general del INSS regresó a Madrid cuando la segunda ronda de negociaciones aún no había finalizado, aunque ya habían existido rechazos. Continuó como mediador el director provincial de Trabajo y, fruto de estas reuniones, ya se perfiló el preacuerdo que no sería alcanzado hasta dos semanas después.

Los trabajadores elaboraron una propuesta de preacuerdo con una serie de puntos mínimos irrenunciables

para poder desconvocar la huelga. Pero los armadores de Anacef replicaron con otras dos propuestas a las que los marineros no respondieron, por lo que las negociaciones quedaban rotas por segunda vez desde que comenzó la huelga y se abrió así un período de incertidumbre en el conflicto del cual no se sabía lo que iba a suceder en el inmediato futuro. Todo apuntaba a que los disturbios del día 4 de julio se iban a repetir con bastante probabilidad, pero nadie sabía cuándo.

La respuesta no se hizo esperar: tras un fin de semana de «tregua» debido a la festividad de la Virgen del Carmen, patrona de los trabajadores de la mar, el lunes, 18 de julio, se produjeron los incidentes más graves ocurridos en Las Palmas de Gran Canaria en las últimas décadas debido a dos hechos inmediatos. Por un lado, la imposibilidad de alcanzar una solución negociada al conflicto, con lo que los ánimos de los más de 1.000 hombres hacina-

dos en el muelle se exacerbaban por momentos. El sentimiento de frustración crecía y con él el de radicalización ante el empecinamiento de los armadores.

Por otro lado, el sábado 16 de julio, festividad mayor del Carmen, la policía cargó contra un centenar de mujeres de marineros, en la localidad gallega de Marín, que se concentraron ante la Escuela Naval durante una visita que estaba haciendo el Rey a dicha Escuela. Como resultado de dicha carga se produjeron varios heridos y contusionados y dos detenidos. Este hecho repercutió decisivamente en los ánimos de los marineros que se encontraban en el muelle pesquero de La Luz.

El 18 de julio, a primeras horas de la mañana, varios grupos de trabajadores se dirigieron a la salida el recinto portuario, fueron interrumpidos por las fuerzas policiales y a raíz de este hecho comenzó la espiral de enfrentamientos que duraría hasta pasadas las dos de la tarde.

Los disturbios alcanzaron una virulencia inimaginable para los atónitos ojos de la población de Las Palmas. Durante toda la mañana, los trabajadores, ayudados por otros sectores laborales como estibadores portuarios y de la población del barrio de la Isleta, el más cercano al muelle, colocaron barricadas por todos lados, prendiéndoles fuego. Al mismo tiempo, el muelle pesquero se convirtió en una batalla campal donde la policía se vio desbordada. Utilizó todo el material antidisturbio existente, con lanzamiento numeroso de botes de humo, pelotas de goma y balas de fogueo.

Mientras, los marineros se apostaban en sus barcos y dentro del muelle, lanzando numerosas piedras, tuercas y bengalas. El tira y afloja entre ambas partes duró más de cinco horas.

Los enfrentamientos se ampliaron al barrio cercano de la Isleta, donde grupos de marineros y de personas ajenas al conflicto pusieron barricadas por las calles de la ciudad, con lo cual los enfrentamientos alcanzaron una violencia que nunca se había visto en la ciudad. Casas y comercios particulares se vieron afectados. Todo el puerto era una guerra y una barricada con batallas campales en toda la zona.

En horas del mediodía los duros enfrentamientos finalizaron con un saldo de 53 detenidos y 24 heridos de distinta consideración. El colapso circulatorio y comercial de la ciudad fue absoluto.

El delegado del Gobierno central en Canarias, Eligio Hernández Gutiérrez, ordenó la llegada de 23 policías nacionales de la vecina provincia de Santa Cruz de Tenerife y 100 procedentes directamente de la Compañía de la Reserva ubicada en Zaragoza con el fin de *tomar* el muelle e impedir a toda costa que se volvieran a repetir incidentes.

En una rueda de prensa convocada el mismo 18 de julio, cuando los enfrentamientos todavía no se habían realizado, Eligio Hernández volvió a anunciar la retirada temporal de la Administración en su labor mediadora, conminó a ambas partes a llegar a un acuerdo e incluso amenazó con expulsar a la flota del puerto de La Luz si el conflicto seguía alargándose demasiado. Asimismo llegó a decir que prohibía las manifestaciones pacíficas de los marineros.

Pero los hechos desmintieron al delegado del Gobierno al día siguiente. Los trabajadores decidieron en asamblea comenzar a repartir el pescado que había en las bodegas de los barcos por los barrios más pobres de la ciudad, con el fin de recabar el apoyo de la población. A pesar de las amenazas gubernativas y de la estrecha y numerosa vigilancia policial, los marineros salieron del muelle en orden con las bolsas de pescado para repartirlas al vecino barrio de la Isleta «como muestra de agradecimiento por unirse en nuestra lucha», según los portavoces de los trabajadores.



Mientras tanto, los detenidos fueron ingresando por orden del juez en la prisión provincial y los heridos de más importancia en varios centros sanitarios. A pesar de las palabras del delegado de remitir al fiscal que aplicara todo el peso de la justicia sobre los detenidos, el hecho fue que los 45 detenidos por la Policía Nacional fueron liberados sin fianza dos días después con la consiguiente alegría para el resto de sus compañeros. Por otra parte, sólo tres hombres quedaron ingresados en un hospital de la ciudad, debido a fracturas de mandíbula como consecuencia de las pelotas de goma lanzadas por las fuerzas antidisturbios.

Mientras los trabajadores seguían repartiendo el pescado gratuitamente por la ciudad, con la consiguiente protesta de los armadores, la Administración, sólo tres días después de los graves disturbios, volvía a ofrecerse como mediadora a través del Diputado del Común (equivalente al Defensor del Pueblo para Canarias) y, de nuevo, del director provincial de Trabajo, Juan de Dios Fernández.

Dos días después de este ofrecimiento es cuando se reanudan los contactos entre ambas partes con la mediación de la autoridad laboral. Estos

primeros contactos son fríos debido al distanciamiento existente pero, y es la tercera vez, se intenta conseguir alguna salida para un conflicto que entraba en el mes de duración, que se estaba alargando demasiado, poniendo en vilo al puerto y a la población y cansando a las dos partes debido a dicho alargamiento.

La patronal pide a los trabajadores que elaboren una nueva propuesta de mínimos para estudiar en la asamblea de armadores. Esto sucede así y los marineros, asesorados por un abogado laboralista y por los sindicatos UGT y CC OO, presentan dicha propuesta donde se suben algunos conceptos con respecto a la última presentada en lo que se refiere a las cotizaciones a la Seguridad Social, salario garantizado y la modificación del sistema retributivo a la parte por uno mixto de sueldo mínimo más porcentaje en las capturas.

Esta presentación coincidió con la festividad de Santiago, el 25 de julio, con lo que hubo dos días de paréntesis mientras los armadores estudiaban la oferta. De nuevo volvía la esperanza de solución al conflicto, pero esta vez con más fundamentos que en las anteriores negociaciones debido al

cansancio y a las pérdidas ocasionadas por la larga inactividad pesquera de la flota en los caladeros del banco canario-sahariano.

Las reuniones negociadoras se reanudaron con una expectación inusitada. Horas y horas de discusiones sobre todos los puntos hacía prever lo esperado, pero nadie se atrevía a pronosticarlo definitivamente debido a las experiencias anteriores.

Llegó el 27 de julio y una reunión maratónica que duró nada más y nada menos que doce horas, desde las seis de la tarde del día 27 hasta las seis de la madrugada del día 28. El delegado del Gobierno se unió en las últimas horas de la negociación y a la salida se notificó lo esperado: se había alcanzado el preacuerdo deseado para la desconvocatoria de la huelga.

La noticia corrió como un reguero de pólvora; aunque el preacuerdo debía ser ratificado por las asambleas de ambas partes, ya era un hecho la finalización del conflicto. En el documento consensuado se alcanzaban las aspiraciones mínimas de los trabajadores, aunque con un ligero descenso de algunos conceptos en aras del consenso definitivo con los armadores.

El aspecto fundamental alcanzado fue la derogación del sistema retributivo a la parte, verdadero caballo de batalla desde el principio del conflicto, cuando todavía la flota se encontraba en altamar. Se había conseguido un sistema retributivo mixto compuesto por un salario fijo mensual más una participación porcentual en el importe bruto de las capturas. La suma de ambos conceptos será equivalente a la cantidad que resultaría de la aplicación de los porcentajes actualmente existentes, por considerarse aquéllos absorbibles.

También se contemplan en el preacuerdo los conceptos de vacaciones, descansos no disfrutados, pagas extras, el salario garantizado por todos los conceptos, y las bases de cotización a la Seguridad Social estableciéndose un máximo de 150.000 pesetas para el patrón de pesca hasta las 95.000 para el marinero. El salario fijo se establece en 22.020 pesetas y el armador se compromete a proporcionar la ropa de trabajo y 550 pesetas por hombre y día a

bordo por el concepto de manutención.

En el documento consensuado se recoge que las partes se comprometen a negociar el convenio colectivo que regule las condiciones de trabajo en los ámbitos de aplicación del pacto suscrito. Las citadas negociaciones comenzarán a partir del 1 de septiembre fijándose como fecha de finalización el 31 de octubre, quedando a criterio de la mesa negociadora su posible prórroga. Igualmente, Anacef se compromete en este acto a que no habrá ni sanciones ni represalias contra los trabajadores por el ejercicio de la huelga.

Al día siguiente de alcanzado el preacuerdo, las dos partes lo ratificaron por mayoría abrumadora. Los armadores de Anacef celebraron asamblea general en un hotel de Madrid y los marineros se decidieron por el referéndum en el muelle pesquero donde se inclinaron de forma aplastante por aceptar el preacuerdo al que se habían mostrado de acuerdo tanto los miembros de la comisión negociadora y del comité de huelga como los sindicatos UGT, CC OO, Sindicato Obrero Canario y la Intersindical Gallega (INTG).

El 1 de agosto tiene lugar, en la sede del Gobierno Civil de la capital canaria y ante la presencia del delegado del Gobierno, la firma oficial del preacuerdo por las dos partes, por lo que

la huelga queda definitivamente desconvocada. El acto de la firma oficial no estuvo exento de algunos incidentes verbales cuando los representantes de los trabajadores pretendieron que en ese momento se reconociese a la comisión de trabajadores que iba a negociar el convenio colectivo. Debido a la improcedencia manifiesta afirmada por la autoridad gubernamental, dicho reconocimiento se dejó para otra ocasión posterior.

Tras la firma, el 2 de agosto se restableció la normalidad en el muelle pesquero. Después de 38 días de paralización de la actividad comenzaron las descargas de los barcos y se permitió la entrada de los talleres de reparaciones navales. También comenzó el aprovisionamiento de los buques, el arranchamiento y el comienzo de la salida de los primeros pesqueros hacia el banco canario-sahariano.

El grueso de la flota tardó alrededor de diez días en salir hacia los caladeros debido a múltiples problemas que surgieron a última hora: falta de tripulaciones, de marroquies, buques averiados, defectos en el despacho de buques, etc. Los barcos fueron saliendo poco a poco del muelle hasta que sólo unos pocos se tuvieron que quedar por vacaciones de los trabajadores o reparaciones.

De esta forma se puso fin a un con-



flicto inédito en la historia laboral española, calificado por el delegado del Gobierno como «atípico y kafkiano» y que durante más de un mes puso *en jaque* a la Administración y a los propios armadores. El puero de La Luz y la población de Las Palmas de Gran Canaria vivieron 38 días de sobresaltos y expectación ante la evolución del conflicto. En él no faltó de nada: negociaciones, propuestas, contrapropuestas, rupturas, mediaciones, violencia, detenciones, manifestaciones, etc. Todo en aras de modificar una relación laboral preconstitucional y totalmente obsoleta que habían mantenido los armadores con la pasividad de la Administración que sólo en el conflicto se decidió a intervenir para modificar el sistema retributivo y otros aspectos económicos ya conseguidos por el resto de los sectores laborales a raíz del Estatuto de los Trabajadores de 1980.

Con la finalización del conflicto, las relaciones laborales modernas han llegado a la flota congeladora del banco canario-sahariano. Un subsector pesquero que quedó al margen de la Ordenanza de buques congeladores, al contrario de otras flotas pesqueras españolas. Con la pasividad de la Administración los armadores impusieron la Ordenanza de buques arrastreros al fresco de 1976, disposición caduca, arcaica y trasnochada que durante doce años se aplicó con injusticias y desigualdades para los 2.700 trabajadores de esta flota compuesta por unos 150 barcos. Hizo falta tres meses de conflicto y 38 días de huelga para que estos trabajadores del mar entraran, en pleno 1988, en las relaciones laborales del mundo democrático moderno. El empecinamiento de los armadores, acostumbrados a décadas de fraude y aplicación de normas de otros tiempos,

hizo que el conflicto se alargara de una forma inusitada con dos jornadas de violencia que paralizaron el puerto y la ciudad. Sin duda alguna, la Administración jugó un papel decisivo, al igual que los sindicatos mayoritarios que impusieron cordura a las negociaciones.

Al final se logró acabar con un sistema retributivo calificado como «feudal» y en el convenio colectivo que se va a comenzar a negociar se contemplarán aspectos como seguridad, la higiene, etc. El conflicto pesquero más importante y largo de la historia de España había finalizado.

RUBEN ACOSTA

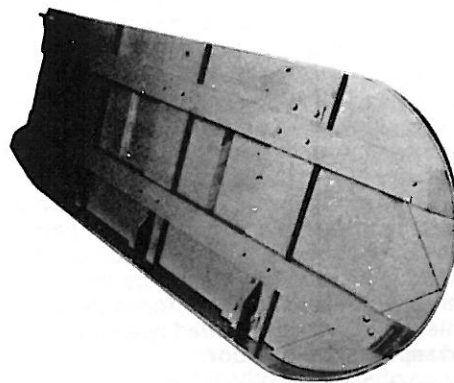
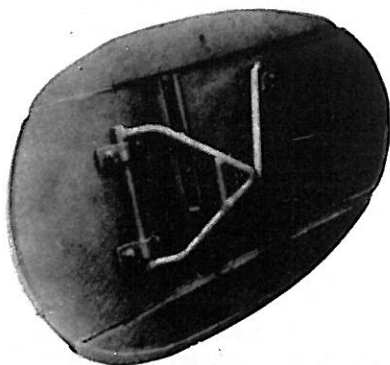
Periodista

Las Palmas de Gran Canaria

TALLERES EL RINCON

CONSTRUCCION Y REPARACION DE PUERTAS DE ARRASTRE

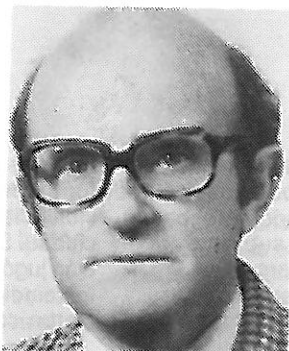
Manuel Rubianes Martínez



Carretera del Rincon. 16

Teléfono: 27 60 63

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Don Vicente Ramírez-Montesinos y Prenez, nació el 7 de junio de 1929, fue alumno de la escuela diplomática el 8 de junio de 1956 y en su amplio curriculum vitae cabe destacar que ha desempeñado diversos e importantes cargos diplomáticos en muchas de nuestras Embajadas y Consulados. Ha sido, además, Ministro Plenipotenciario de varias categorías. Es Licenciado en Derecho y se encuentra en posesión de diversas condecoraciones tanto nacionales como extranjeras.

En la actualidad desempeña el cargo de Subdirector General de Asuntos Consulares, para el que ha sido nombrado el 25 de marzo de 1983.

* * *

El ISM y los servicios consulares en el supuesto de abandono de tripulantes españoles en un puerto extranjero asumirán la responsabilidad que en estas situaciones correspondería al armador.

La asistencia diplomática es una de sus competencias. ¿Podría trazar una panorámica general sobre su estado?

Esta pregunta está relacionada a la asistencia y protección consular. Es de suponer que se refiere a tripulaciones españolas en barcos de bandera española, apresadas por pesca ilegal o resistencia a una orden de detención. En estos casos los Servicios Consulares deben ocuparse de que nuestros compatriotas tengan un trato correcto por parte de las autoridades marítimas locales y, caso de que sean juzgados por un posible delito, que el juicio se celebre con las debidas garantías procesales y se dicte sentencia de acuerdo con la legislación del lugar en que se cometió la supuesta infracción. Si los tripulantes careciesen de medios suficientes para su manutención y eventual repatriación, los Servicios Consulares, en colaboración con el Instituto Social de la Marina, proveerán los medios necesarios para el avituallamiento y retorno de la tripulación, asumiendo la responsabilidad que en estas situaciones corresponde al armador.

Es de suponer que la asistencia diplomática a los marinos en puertos extranjeros cuenta con una problemática específica. ¿Es así?

La asistencia y protección consular a los nacionales embarcados en barcos de bandera extranjera se efectúa mediante la intervención del Cónsul a efectos de defender sus derechos frente a sus armadores y

«En el caso de que sean en un país extranjero, de sus garantías procesales

autoridades locales. En caso de accidente o enfermedad facilitándoles la necesaria atención y, eventualmente, la ulterior repatriación. En cuanto a los marineros embarcados en barcos españoles, la intervención del Cónsul se hace necesaria cuando se requiere la repatriación porque el armador no haga frente a sus responsabilidades.

El Capitán cuyo barco sea apresado debe recabar la inmediata presencia de su armador y un abogado local especialista en cuestiones marítimas cuyos honorarios corresponden a pagar al armador.

En ciertas ocasiones, como sucedió a raíz del apresamiento en Canadá del Capitán del «Botalón», se observan algunas deficiencias en la atención de las oficinas que dependen de ese departamento. ¿Existe algún plan concreto de mejora, alguna reforma prevista, o quizá sean oficinas aisladas las que presentan esos problemas?

El Vicecónsul honorario en Saint John's y los Servicios Consulares en Ottawa siguieron de cerca el juicio del Capitán del «Botalón», haciéndose numerosas gestiones a su favor ante las autoridades canadienses, encaminadas a lograr su libertad provisional, siendo imposible interferir en un proceso judicial.

¿Qué pasos recomendaría usted seguir a un marino que le acaban de apresar su buque y se encuentra en un país del que ni siquiera conoce su idioma?

El Capitán cuyo barco sea apresado acusado de una infracción, debe recabar la inmediata presencia de su armador y de un abogado local especializado en cuestiones marítimas, cuyos honorarios corresponde pagar al armador, comunicando inmediatamente el hecho de su apresamiento al Cónsul, solicitándole la protección consular.

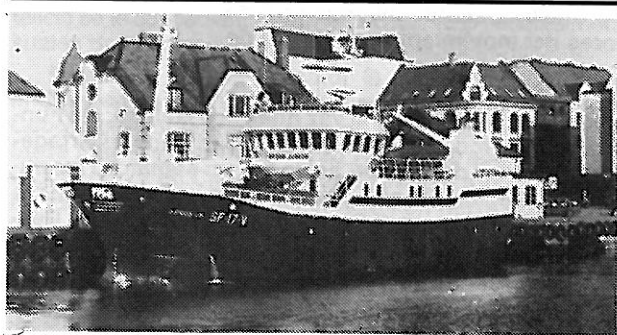
¿Cree usted que se vela con suficiente celo por las garantías diplomáticas de los marinos?

Carece de sentido hablar de «garantías diplomáticas de los marineros». Solamente pueden tener garantías diplomáticas aquellos Agentes Diplomáticos debi-

Debemos apoyar los esfuerzos comunitarios para incrementar la cuota de soberanía de los Estados miembros.

Se juzgados los tripulantes de un buque español deben nuestras autoridades consulares velar por

Hay que reconocer que las grandes potencias abusan en muchas ocasiones de su poder económico en actuaciones que se pueden calificar de depredadoras de las riquezas nacionales de los Estados del Tercer Mundo.



Carece de sentido hablar de garantías diplomáticas a los marinos, éstas sólo pueden tenerlas los agentes diplomáticos.

damente acreditados según el Convenio de Viena sobre relaciones diplomáticas de fecha 19 de abril de 1961 (B.O.E. de 24-1-68).

¿Le parece conveniente que los Tribunales dicten sentencia sobre el abandono que en algunas ocasiones sufren los marinos por parte de sus armadores?

No son lo mismo los servicios de vigilancia de Mauritania que de Canadá.

En efecto, corresponde a los tribunales determinar si el abandono de la tripulación pudiera suponer un incumplimiento de la relación contractual, y si así fuera, valorar los daños producidos.

En virtud de las dificultades que implica la defensa de un súbdito español —en este caso de un marino español— ante un tribunal extranjero cuando es acusado de faena ilegalmente, ¿a su juicio no convendría que ese tipo de tribunales, de cara a una mayor imparcialidad en la sentencia, estuviese configurado por representantes jurídicos de países intermediarios, o bien, por representantes de organizaciones pesqueras, como por ejemplo, la NAFO, etc?

A los tribunales nacionales de los respectivos Estados soberanos corresponde juzgar sobre las infracciones que se cometan en su zona económica exclusiva. Por supuesto todo aquello que fuera encaminado a reducir la soberanía de un estado y a depositar en un órgano supranacional el poder legislativo, ejecutivo y judicial, supondría un paso adelante hacia posturas más progresistas. En ese sentido, hay que apoyar los esfuerzos comunitarios para incrementar la cuota de Soberanía Comunitaria frente a los intereses de los Estados miembros. Hay que reconocer que las grandes potencias abusan en muchas ocasiones de su poder económico en actuaciones que se pueden calificar de depredadoras de las riquezas nacionales de los Estados del Tercer Mundo. Con relación a este tema, hay que hacer una referencia a Mauritania, cuya única riqueza natural es la piscícola de su zona económica exclusiva y que carece de medios suficientes para hacer valer sus derechos.

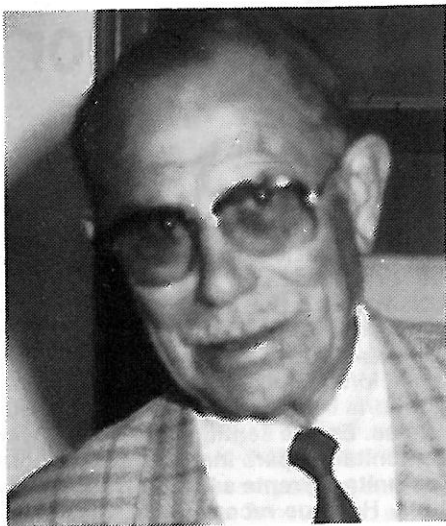
Según los afectados cuando un barco español es detenido por una patrullera, el trato es absolutamente diferente si, por ejemplo, es una autoridad inglesa, irlandesa o canadiense, con respecto al trato que se recibe cuando son acusados y detenidos por patrulleras marroquíes. Además estas patrulleras, como usted sabe, llevan a cabo con nuestros pescadores actos de piratería, despojándoles de objetos personales y víveres, entre otros, lo que consideramos de una gravedad extraordinaria. ¿No cree conveniente para corregir esta grave situación que las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento del acuerdo pesquero con ese país estén formadas por personas de los países afectados en el Convenio?

Las patrulleras pertenecen a las administraciones de sus respectivos países. Los niveles de rigor y eficacia de la Administración del Estado varían de un país a otro. No son lo mismo los Servicios de Vigilancia mauritanos que los de Canadá.

Es de suponer que las autoridades diplomáticas tienen el mismo problema de entendimiento y de trato que las personas acusadas, según el país del que se trate. ¿Obedece esto a una realidad?

En efecto, no es lo mismo negociar con la Administración de un país desarrollado que hacerlo con un país en vías de desarrollo.

Es diferente negociar con la Administración de un país desarrollado que hacerlo con uno en vías de desarrollo.



JOSE OLIVEIRA, HISTORIA DE UN HOMBRE DE MAR

Capitán de Pesca y Patrón de Cabotaje, ejerció su profesión en buques mercantes y de pesca. Fue profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico de Vigo, Capitán del Buque Oceanográfico «Cornide Saavedra» y militar de la Armada republicana española. Oliveira nació en el año 1909 en Cangas de Morrazo, puerto pesquero de la ría de Vigo, uno de los Titulados náutico-pesqueros que más ha hecho por la defensa de nuestra profesión, siendo además uno de los mayores impulsores del movimiento asociativo de nuestro colectivo.

Una orden firmada por José Giral en el B.O.E. de 23 de abril de 1931, concedía a José Oliveira Avendaño una preciada condecoración al mérito naval. Las razones esgrimidas por el máximo mando del «Juan Sebastián Elcano», Claudio Lago de Lanzós y Díaz, hablaban de aquella amanecida del 28 de enero en que hubo que degollar el velacho bajo, con un sur muy duro navegando de Yokohama a Honolulu. El militar hablaba de esa concesión, en una carta dirigida a Oliveira, como una de las satisfacciones más hondas y preciadas de mi vida.

Ya casi no quedan hombres como éste. Esta es la conclusión después de una larga charla con José Oliveira Avendaño, un nombre que resultará familiar no sólo a los «históricos» del movimiento asociativo del mar, sino a todos los que leen esta publicación de AETINAPE, puesto que su firma honra cada número de nuestra revista. Se diría que la corrección es su nota característica. Es puntual, pero no regaña a quien, bajo la disculpa del tráfico de la ciudad, retrasa su llegada. José Oliveira habla despacio, pero convencido, y en su mirada se reflejan los largos años de mar que lleva navegados con resonancias legendarias. Fue en 1925, con 16 años, cuando se hizo a la mar en un barco de la Armada.

Nació en Cangas, un puerto situado frente al de Vigo, en la península gallega de O'Morrazo. Pero sus recuerdos más definidos datan de la época de la Guerra de España. Antes había estado en el «Nautilus», que fue donde empecé —cuenta en un gallego perfecto, casi académico—, después me destinaron al «Galatea», luego al «Juan Sebastián Elcano» y ya nombrado cabo primero me fui al «Libertad». Cuando se dispuso que el «Artabro» se iría de expedición al Amazonas, le destinaron a él, aunque esta expedición no se llegó a realizar nunca.

En este barco andaba cuando se produjo el alzamiento de las tropas franquistas en África. Nos encontrábamos en Málaga cuando sobrevino el Movimiento, y todos permanecimos fieles a la República —excepto uno que cayó en Valencia después de intentar pasar con dos avionetas al bando enemigo—. El buque fue con-

vertido en hospital y una vez que cayó Málaga, allí hundieron el barco y nosotros nos trasladamos a Cartagena. Mi primer destino en tierra fue un semáforo marítimo en Valencia. De allí, por medio de un amigo que me encontró, estuve en el Estado Mayor de Flotilla de Destruidores y el Jefe de Flota, Luis González Ubieta, me llevó con él de ayudante. Estaban en Mahón cuando los fascistas conquistaron las últimas esquinas del país y hubieron de salir de la isla en un crucero inglés, desde donde se trasladaron a Marsella y de allí a los llamados «campos de concentración» franceses.

Cuando empezaron a buscar voluntarios para los batallones de trabajadores, nos enrolamos yo y unos cuantos para la construcción de los ferrocarriles para la defensa francesa en lo que sería la Segunda Guerra. Cuando los alemanes dividieron el país, nosotros quedamos en la parte norte. No podíamos quedarnos ahí, porque sabíamos que los alemanes nos podrían repatriar a España, y nos recomendaron camino hacia Dunkerque. De allí, como no veíamos muy claro, el librarnos de manos alemanas, tomamos un bote de remos y allá nos fuimos a cruzar el Canal de la Mancha. Antes de llegar a Gran Bretaña, vino un avión inglés a reconocernos, porque también viajaban con nosotros un par de ingleses, y mandó un remolcador a recogerlos. Al ver que éramos marinos españoles nos trataron muy bien, pero nos mandaron a la cárcel, si bien teníamos una cierta diferencia de trato con respecto a los presos comunes. Como estábamos enrolados como voluntarios franceses, los de la embajada de París nos pasaron a Francia y allí estuvimos trabajando de portuarios, pero la amenaza alemana continuaba y aprovechando la venida de un barco inglés a por heridos de guerra, nos dirigimos a ellos presentándonos como marinos de guerra españoles y accedieron a llevarnos, pero al llegar nuevamente nos metieron en prisión.

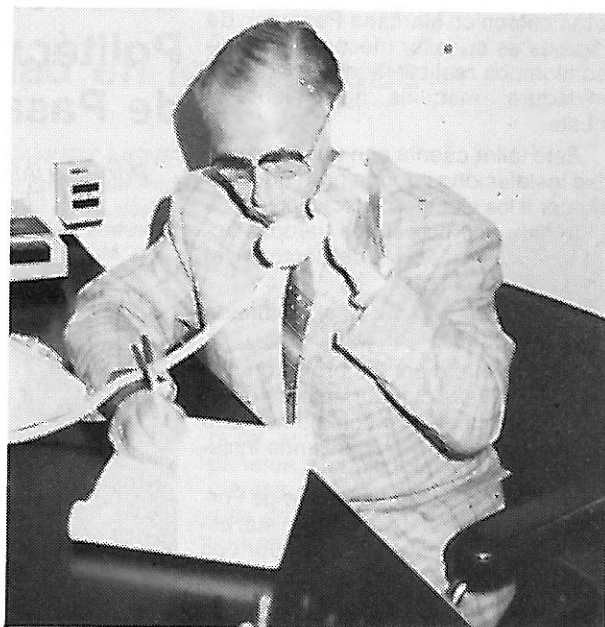
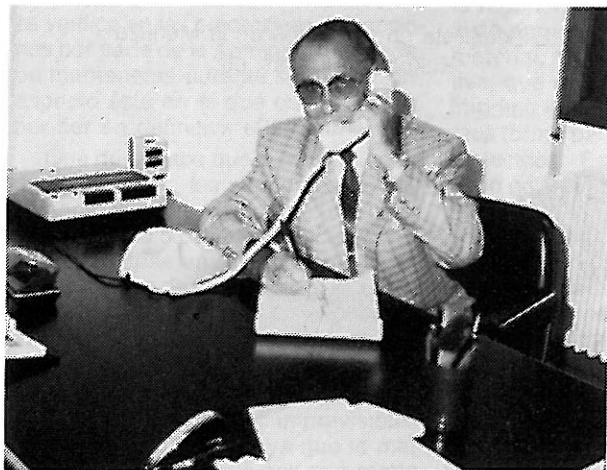
Más tarde se desplazaron a Casablanca, con otros franceses, donde también pasaron una pequeña época en la cárcel. De allí pasaron a la construcción del ferrocarril Tran-

sahariano, con 70 grados al sol. En el año 41 regreso a España, por Melilla. De allí pasé a Ceuta, donde fui sometido a una depuración. Me consideraron «indiferente» y yo bien creía que me esperaban largos años de cárcel. Me mandaron a casa y allí hube de presentarme, en principio, una vez a la semana, si bien posteriormente mi causa de supuesto «delito de desertión militar en tiempo de guerra» quedó sobreesido.

De hecho, José Oliveira era un hombre muy conocido y apreciado por su valor en las numerosas ocasiones que se le presentaban. Ello le valió la concesión de una medalla, la «Cruz del Mérito Naval Roja» por los méritos contraídos en una arriesgada faena marinera. De carácter vitalicio se le concedían, según el B.O.E., 12,5 pesetas mensuales de la época, que era una cantidad considerable.

Más tarde llega la época de la marina civil. **Primero anduve en barcos de Ibarra, luego me titulé Patrón de Cabotaje y comencé a andar en barcos de pesca. Más tarde me hice Patrón de Gran Altura y trabajé en Santodomingo y en Casamar, donde estuve muchos años. En 1969 dejé el mar y me establecí en tierra como profesor de la Escuela Náutico-Pesquera en Vigo.** Cuando se hizo el «Cornide Saavedra» y le pidieron a las escuelas que ofreciesen una dotación para el buque, la de Vigo atendió a la llamada y allá se fue de Capitán, al mando de otros profesores y algún alumno. **Más tarde volví de nuevo a la Escuela y allí me jubilé.**

El asociacionismo de los titulados Náutico-Pesqueros tiene en Oliveira una de sus referencias importantes. El fue de los impulsores de la primera organización, nacida allá por los años 70 y que sólo incluía a Patronos y Capitanes de Pesca, de nombre ASCAPAL, que tuvo poco éxito. **Más tarde —dice Oliveira— los Mecánicos Navales querían entrar y por ello se formó AETIMPE, en 1981, en Vigo, que tuvo una vida bastante activa, pero que acabó por integrarse en AETINAPE para así aunar los esfuerzos que siempre son necesarios.**



Algo de lo que Oliveira puede hablar es de cómo estaba formada la administración marítima periférica en tiempos de la República, ahora que se habla tanto de las Capitanías de Puerto. **En la República existían los Delegados de Pesca, que ocupaban el lugar de lo que más tarde serían los Comandantes de Marina. Luego estaban los ayudantes, que anteriormente habían sido los Subdelegados. Ahora quieren volver a instaurar una administración marítima civil, pero no sabemos por qué razón quieren nutrirlos exclusivamente con personal de la Marina Mercante, cuando debieron también introducirse personal de la Marina de Guerra y titulados Náutico-Pesqueros. Se comprende únicamente porque ellos son los que mandan, pero en la Reserva Naval, por ejemplo, pueden ingresar los marinos mercantes, pero también los Capitanes de Pesca.**

De muchas cosas más podría estar hablando Oliveira. Por ejemplo, de la experiencia vivida en la transición cuando él militaba en el Partido Socialista Gallego. Hoy, sus viejos camaradas se encuentran en el PSOE, y los que han seguido en el nacionalismo, en el PSG-EG o en el Bloque Nacionalista.

Casado con una maestra nacional que no ejerció nunca, Josefa González Doval, con dos hijas, una Licenciada en Filosofía y Letras, y la otra en Matemáticas, sigue viviendo tranquilo en Cangas de Morrazo, ofreciendo colaboraciones a nuestra revista y a varios periódicos. Oliveira, Pepe para los amigos **gracias** en nombre de AETINAPE por todo el trabajo y esfuerzo que realizas en defensa de tu colectivo.

Una de las dependencias del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes es su taller mecánico, donde los alumnos realizan sus prácticas de soldadura, máquina herramienta y ajuste.

Este taller cuenta con unas renovadas instalaciones donde pretendemos ofrecer a los alumnos la tecnología más avanzada acorde con los tiempos actuales y las tendencias del sector en el contexto europeo.

Actualmente se divide el alumnado en dos bloques:

a) El formado por los profesionales en sus diversas categorías para optar a un título superior, o complementario al que ya poseen y actualizando incluso el mismo.

b) El integrado por alumnos de Formación Profesional que inician sus estudios a los 14 años pasando por dos fases diferenciadas FP1 y FP2.

En FP1 se les imparte conocimientos elementales de ajuste y nociones de soldadura y máquina herramienta.

Por otro lado para los alumnos de FP2 las prácticas están encauzadas a técnicas específicas de lo que será su profesión en el futuro.

Como apuntamos en el comienzo el taller mecánico ha sufrido un notable cambio en cuanto a material y distribución, sustituyendo parte de su maqui-

El taller mecánico del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes

Por D. JUAN IGNACIO GARIJO
y D. FERMIN BURGOS

Maestros de Taller del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Pasajes



naria y modernizando las técnicas ya existentes.

En el presente, el taller cuenta con una capacidad de trabajo como a continuación se relaciona:

- 40 tornillos de ajuste para FP1.
- 48 tornillos de ajuste para FP2.
- 12 tornos, fresadora universal, limadora, rectificadora, sección de afilado y taladrado.
- 10 máquinas de soldadura por arco.
- 7 equipos de soldadura oxiacetilénica, aparte de la maquinaria auxiliar de la sección de calderería.

Con todo este material pretendemos que el alumno tenga a su alcance los medios necesarios para el perfecto aprendizaje de su profesión.

En cuanto al factor tiempo, nos ceñimos a la duración del curso y calculamos que el 25% de las horas de clase las dedicamos a prácticas del taller mecánico.



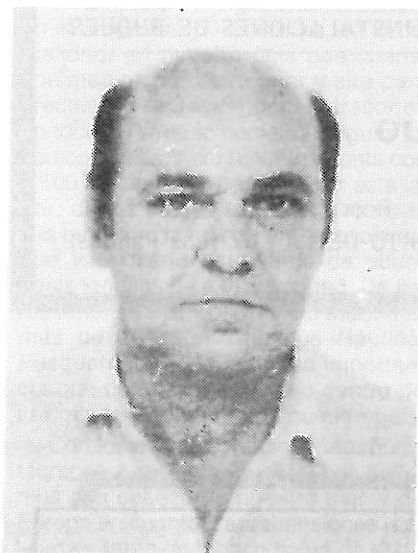
Pescados Varela, S.A.

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)



La seguridad en los buques

Por D. RAMON FERNANDEZ MENENDEZ
Director de la Escuela de Formación Profesional
Marítimo-Pesquera de Huelva

Al hablar de seguridad a bordo de los buques, se escuchan comentarios de todo tipo, convirtiéndose en ocasiones en tema de polémica y ataque de unos sectores a otros, desvirtuando su verdadero sentido, para intentar buscar culpables en los que cargar la responsabilidad, cuando, seamos serios, los responsables como todos los que de una forma u otra incidimos en lo concerniente a los buques.

A mi forma de ver, el concepto de seguridad comienza con el proyecto del buque, se plasma en su construcción, se verifica en las preceptivas inspecciones por parte de la Administración y debe mantenerse durante su utilización, aspecto éste en el que quiero incidir, por ser en definitiva el fundamental.

Qué duda cabe que a consecuencia de un siniestro, los elementos de salvamento con los que cuenta un buque para vencerlo o paliarlo, son vitales, pero sin restarles un ápice de importancia, considero de igual rango las correctas actitudes anteriores que pudieron evitarlo.

Todos sabemos que en materia de siniestralidad, un barco está sujeto a avatares en ocasiones imprevisibles dependientes del azar, ya que la mar es un medio hostil que nos sorprende cuando más confiados estamos, pero

no por ello deja de ser cierto que un porcentaje elevado de accidentes son debidos a errores, exceso de confianza que provoca actitudes irresponsables por la familiaridad con el riesgo y que en definitiva denotan una falta de profesionalidad mínima exigible para pisar la cubierta de un buque.

Más que cargar las tintas en incorrectas inspecciones por parte de la Administración, o bien culpar a la totalidad de la clase armadora por cuatro desajustes que burlan lo dispuesto respecto al material de salvamento, hagamos una reflexión procediendo desde nuestras respectivas parcelas a contribuir en la solución del problema planteado.

Para ello, nosotros, los enseñantes, tenemos una responsabilidad primordial. Desde las **Escuelas**, al tiempo de enseñar tenemos la obligación de concienciar a nuestros alumnos de la vital importancia de todo lo relacionado con la seguridad y salvamento. No sólo consiste en adiestrarles en el manejo del material, es más bien una labor formativa, que en ocasiones o no sabemos imprimir en el alumno, o no consideramos forma parte de los programas establecidos. En nuestras enseñanzas echo en falta algunas materias menos técnicas y más humanas, que contribuirían en la buena formación de los mandos de un buque. Aspectos como el carácter, dotes de mando, decisiones racionales, presencia de ánimo, transmisión de confianza, ideas claras, etc., son conceptos que de alguna forma deberían ser tratados desde las escuelas.

Comprendo que este es un tema con connotaciones humanas de difícil inserción en un programa técnico profesional y que indudablemente habría

que tratarlo con mucha más profundidad, pero no puedo evitar el mencionarlo por ser una constante obsesión para mí, al tiempo que invito a mis compañeros a considerarlo en estos momentos que son actualidad las reformas de las enseñanzas náutico-pesqueras.

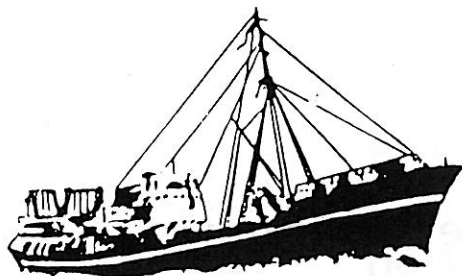
Por otro lado, las asociaciones tipo AETINAPE y los sindicatos, también tienen un importante papel que jugar en este asunto. Deben insistir en la necesidad de que por parte de los mandos de un buque se cumpla lo legislado al respecto. Desde la denuncia concreta, no el comentario posterior y gratuito, del barco que carezca de los elementos de seguridad, hasta el constante cuidado y mantenimiento de los mismos, pasando por el periódico manejo a efectos de adiestramiento, cosa que a todos nos consta, no se realiza en ningún pesquero, salvo raras excepciones.

En base a lo anterior, quiero puntualizar que efectivamente todo lo que se haga en materia de seguridad es positivo, me refiero a cursillos, mesas de seguridad, proyectos de centros específicos en esta materia, insistencia ante la Administración para hacer cumplir lo establecido, denuncia formal de los infractores, etc., pero lo que a mi juicio es fundamental es la concienciación por parte de los «usuarios» de los buques, de la vital importancia del tema y su proceder en consecuencia.

Desde todos los sectores y en especial desde las Escuelas tenemos que responder a este reto, que no quede en «descubrir el chaleco salvavidas», elemento éste de primordial importancia pero inventado hace ya muchísimos años.

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA



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

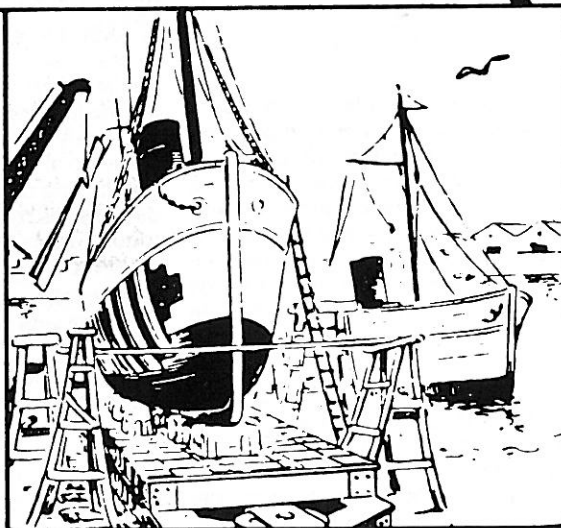
SE GARANTIZA EL TRABAJO

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

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

Nuevos Servicios

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



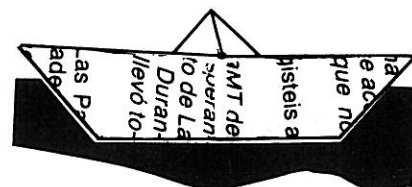
DE CONSTRUCCION
NAVAL Y
REPARACION DE
TODA CLASE
DE
EMBARCACIONES DE
MADERA

T
A
L
L
E
R



Calleres Medin

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



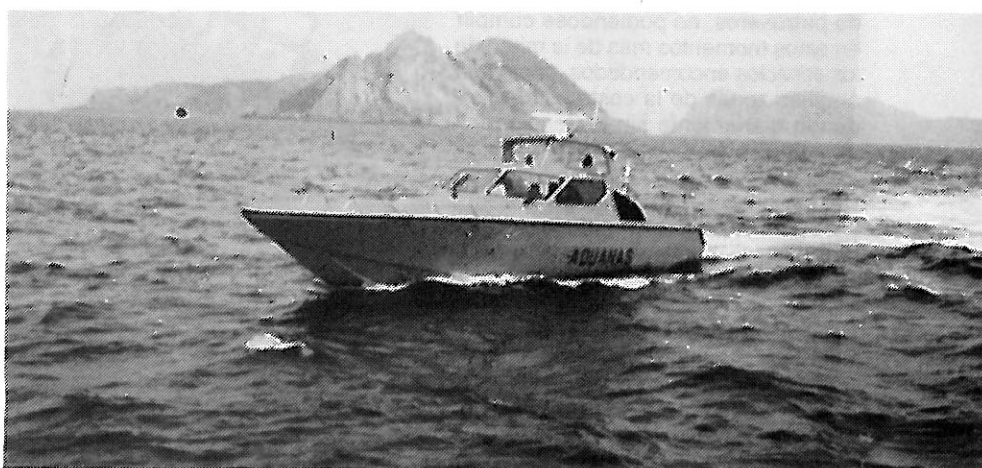
El Servicio de Vigilancia Aduanera es el único cuerpo existente, en la actualidad, en nuestro país que cuenta con medios por tierra, mar y aire para efectuar la represión del contrabando en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales. Actualmente cuenta con 1.500 funcionarios para realizar esta labor, de los cuales sobre 575 realizan sus tareas en la mar en embarcaciones que van desde patrulleros de altura hasta lanchas de alta velocidad. De estos funcionarios del Servicio Marítimo, más de 300 son Titulados Náutico-Pesqueros, lo que indica la importancia que tiene este colectivo dentro de la vigilancia aduanera de nuestro país.

Con los escasos medios humanos y técnicos con que se cuenta, nos hallamos a la cabeza de nuestro país y de Europa en cuanto a aprehensiones realizadas, tanto de tabaco como de estupefacientes. En lo que al narcotráfico se refiere, el número de aprehensiones registra un espectacular aumento que va desde un 9,31% sobre el total de mercancías intervenidas en el año 1983 hasta el 84,61% referidas al año 1987 y con una valoración final de 21.373 millones de pesetas. Siendo la cantidad de hachis intervenida de 7.356 kilos; aceite de hachis, 4.443 kilos; cocaína y otros, 84 kilos. Siendo la valoración total de estupefacientes aprehendidos por el Servicio Marítimo en el referido año 87 de 14.000 millones de pesetas, y el total de mercancías intervenidas por el S.V.A. en dicho ejercicio de 25.238 millones de pesetas.

Este aumento de aprehensiones, en lo que a narcotráfico se refiere, corresponde a una mayor actividad de las organizaciones contrabandistas, que han elegido a nuestro país como lugar de entrada de droga. Pero este aumento del contrabando de estupefacientes no lleva aparejada una mayor dotación de medios humanos y técnicos capaz de reprimirlo, así como tampoco se ha complementado con las medidas legales necesarias, con el fin de regular ciertos aspectos de sus actuaciones.

En el año 1986 se promulga la Ley de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, que deja al Servicio al margen, al no darle tal consideración, y se crea

El Servicio de Vigilancia Aduanera. Punto final



asimismo la Guardia Civil del Mar, con lo que a partir de tal fecha comienzan a ir mal las cosas para el S.V.A. al no permitirse la entrada de ningún funcionario más en el Organismo a causa del veto puesto por la Dirección General de la Guardia Civil. También es muy significativo ver como en los Presupuestos Generales del Estado de los años 87 y 88 se contemplan aumentos de personal, que posteriormente el Decreto de Provisión de Puestos de Trabajo (de rango inferior a una Ley) anula, con lo cual el Ejecutivo está vulnerando la legislación.

Por otra parte, en repetidas ocasiones se instó a las autoridades gubernativas a que mediante una norma o Ley se regule la actuación de las potentes embarcaciones de alta velocidad que poseen los contrabandistas y que son las que introducen el contrabando en nuestro país. Hasta el momento no hemos obtenido ninguna respuesta, a pesar del compromiso adquirido el pasado 1 de febrero por el Secretario de Estado de Hacienda, señor Borrel, en el curso de una visita realizada a La Coruña, y en la cual se le mostró la actuación de esas embarcaciones mientras sobrevolaba la ría de Villagarcía de Arosa en un avión del Servicio.

Días atrás, funcionarios del Servicio se reunieron de forma informal con el senador socialista, señor Gavilán, que fue presidente de la Comisión de Interior en la anterior legislatura, quien vino a decir que al Servicio le quedaba el tiempo que tardase en ponerse en funcionamiento la Guardia Civil del Mar.

Todo esto pone de manifiesto que, definitivamente se optó por la militarización del mar como modelo a seguir en el futuro y teniendo como referencia a Italia, ya que en el resto de los países europeos las tareas de la vigilancia de la mar están encomendadas a marinos civiles, cosa que aquí una vez más se deja al margen. Se prescinde del único cuerpo profesionalizado que actualmente existe y con una labor contrastada en todos estos años en la represión del contrabando sin que por ahora, además, otro cuerpo —la Guardia Civil— pueda cumplir las funciones que el Servicio tiene encomendadas actualmente.

La Guardia Civil tardará varios años en estar preparada para funcionar en la mar. Todavía no tiene definido el espacio marítimo en el que va a actuar, así como tampoco dispone de embarcaciones, medios técnicos, humanos ni

INFORME



de la formación de estos últimos. En la actualidad, el S.V.A., ante la negativa de ampliación de plazas se ve impotente ante el aumento del tráfico de drogas y por falta de personal está parando patrulleros, no pudiéndose cumplir en estos momentos más de la mitad de los servicios encomendados, por lo que amplias zonas de la costa están quedando diariamente sin protección.

Ante la negativa de ampliar plazas en el S.V.A. por la vía de urgencia, el Ejecutivo tendrá que explicar a la opinión cómo piensa reprimir el narcotráfico, así como responder de lo que está sucediendo con la vigilancia de nuestras costas. De no tomarse medidas urgentes dentro de pocos años las mafias contrabandistas estarán instaladas definitivamente en nuestro país.



Para finalizar, consideramos que no podemos quedarnos callados ante lo que está sucediendo, porque este no es sólo un problema en el que está en juego el futuro de unos funcionarios; es algo más serio que afecta a toda la sociedad, puesto que estamos hablando del narcotráfico y de sus consecuencias en el entorno.

Como funcionarios y marinos que somos, debemos exigirle a la Administración que aclare nuestro futuro de una vez por todas y, al mismo tiempo, que explique los motivos por los que una vez más prescinde de los marinos para las tareas que les son propias con su formación y trabajo.



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.
Telex: 95091 ATRI - E. Apartado 2325

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

Flota mundial



1. VOLUMEN Y EVOLUCION

Según datos del Lloyd's Register of Shipping, el 1 de julio de 1987 la flota mundial estaba integrada por 75.420 buques, con un tonelaje total de 403,5 millones de TRB. Con respecto a igual fecha del año anterior casi no se habría producido, por lo tanto, una variación significativa en la flota, ya que su tonelaje se habría reducido únicamente un 0,3% y en términos de número de buques se habría reducido únicamente en 26 unidades.

Como se indica más adelante, esta estabilización de la flota es atribuible, sobre todo, a la notable reducción experimentada por los desguaces. Hay que hacer notar que en el año 86 se había registrado el recorte más importante desde el inicio del proceso de regresión de la flota mundial en este decenio.

Este hecho, unido a la reducción del tonelaje amarrado, así como a las significativas subidas que han acusado los fletes de carga seca, indican claramente dos circunstancias de alguna forma antagónicas:

—Por una parte, el mercado ha mejorado sensiblemente respecto a los años 85 y 86, en los que puede ya sin duda afirmarse que la crisis tocó fondo.

—Por otra, que esta mejoría ha traído consigo una inmediata reacción de los armadores, que han reducido las tasas de amarre y desguace, lo que ha ralentizado el ajuste oferta-demanda.

En la práctica, un factor adicional que ha contribuido a que la situación haya mejorado sensiblemente ha sido la reducción que han experimentado las entregas de nuevas construcciones.

La composición de la flota mundial al 1 de julio de 1987, era la siguiente:

	N.º BUQUES	MILL. T.R.B.	VARIAC (%)
Petroleros	6.490	127,660	—0,80 %
Gaseros	771	9,785	—0,47 %
Quimiqueros	1.031	3,715	+ 4,35 %
Combinados	327	20,471	—3,74 %
Graneleros	4.772	110,557	—0,97 %
Carga general	19.828	71,629	—1,94 %
Portacontenedores	1.093	21,089	+ 7,55 %
Mixtos carga/pasaje	148	0,537	—8,36 %
Transportes de vehículos	317	4,468	+ 1,85 %
Pasajes y ferrys	3.948	9,243	+ 4,90 %
TOTAL FLOTA MERCANTE	38.725	379,154	—0,59 %
Otros no mercantes	36.515	24,344	+ 3,63 %
TOTAL FLOTA MUNDIAL	75.240	403,498	—0,53 %

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Por lo tanto, mientras la flota mercante de transporte habría experimentado una reducción algo más apreciable, de 585 unidades y 2,27 millones de TRB (0,59%), los buques pesqueros, auxiliares, etc., han incrementado sensiblemente su volumen (un 3,63%).

Respecto a las variaciones experimentadas por los diferentes tipos de buques con relación al año anterior, cabe indicar:

—Los buques petroleros, en los que se concentraron en años anteriores las principales disminuciones de la flota, se han estabilizado y prácticamente no varían.

—Los buques graneleros, por contra, registran por primera vez un recorte, si bien relativamente poco importante. Esta reducción sí se muestra importante en los obos, que pierden un 3,74%.

—Los buques de carga general también reducen su tonelaje, si bien su re-

corte resulta mucho menor que el sufrido en el año 86 (en que fue de más de dos millones de TRB).

—Aumentan su volumen los tanques quimiqueros (un 4,35%).

—Sólo tres sectores aumentan su tonelaje: car-carriers, ferries y, sobre todo, los portacontenedores (+ 7,75%), que siguen su racha de crecimiento realmente desmesurado que está produciendo en este sector un gran excedente de oferta.

De acuerdo con Fearnleys, la evolución previsible a corto plazo de la flota mundial, en millones de TPM, es la siguiente:



FECHA	TANQUES	COMBINADOS	GRANELEROS	OTROS	TOTAL
1-1-1988	228,7	33,6	193,0	132,4	587,7
1-1-1989	230,3	32,5	190,2	133,2	586,2
1-1-1990	235,4	32,1	191,6	134,2	593,3
1-1-1991	241,7	31,6	193,3	135,3	601,9

Fuente: FEARNLEYS.

(Incluye tanques, combinados y graneleros de más de 10.000 TPM).

Estas previsiones suponen una profunda revisión de las emitidas por la misma fuente un año antes. Hasta tal punto que donde anteriormente se preveía la continuidad de la tendencia a la baja de la flota (se aventuraban 568,8 millones de TRB para 1990), ahora se indica como más probable un crecimiento suave pero continuado.

Por sectores, se anuncia ahora un crecimiento de la flota petrolera y de la indicada como «otros» (tanques y cargueros especiales, sobre todo), así como un estancamiento de la flota granelera, a la que antes se anunciaba un fuerte recorte.

Dada la situación de exceso de oferta en casi todos los mercados, lo que se prevé, por tanto, es un alejamiento en el tiempo del momento en que se reequilibre la oferta y la demanda, que ahora sería improbable antes de mediados de los 90.

Es evidente, en cualquier caso, lo sensible que se encuentra el mercado a cualquier variación en sus parámetros básicos y en qué medida, tras la larga crisis, la oferta intenta aprovechar cualquier tirón de la demanda.

Durante el año 1987 ha continuado el proceso de progresivo envejecimiento de la flota mundial, como consecuencia del bajo nivel de entregas de nuevas unidades. El porcentaje de buques de edad inferior a los 10 años es ya tan solo del 31,9% del total de buques de la flota (en 1983 este porcentaje era del 37%). Por el contrario, el 29,3% tiene ya más de 20 años.

De las 22 flotas mayores del mundo, la más joven es la de Japón, en la que el 60,9% de los buques tienen menos de 10 años. Le siguen Brasil y Taiwan, ambos con un 59,6%, Hong-Kong (53,5%) y Filipinas (50,8%).

Por su parte, la más antigua (siempre entre las 22 mayores flotas), es la de China. El 30,7% de su flota oceánica tiene más de 20 años. Viene a continuación los EE. UU. con el 28,9% (este porcentaje llega al 58% en la flota de los Grandes Lagos). Sigue la URSS con un 25,9%, Italia (17,3%) y a continuación, ya a mucha mayor distancia, el Reino Unido (12,2%), Grecia (10,9%) y la India (10,4%).

La estructura de la flota mundial, atendiendo a su edad, ha evolucionado en los últimos años de la siguiente forma:

AÑOS	1987 (%)	1986 (%)	1985 (%)	1984 (%)
0 - 4	12,5	13,5	14	15
5 - 9	19,4	20,0	20	21
10 - 14	20,8	20,2	20	20
15 - 19	18,0	18,3	18	18
20 - 24	12,0	11,0	11	10
Mayores de 25	17,3	17,0	17	16

Fuente: LLOYD'S REGISTER.

(Datos al 1 de julio de cada año).

Puede apreciarse que más que un aumentar el peso de los buques de mucha edad, se viene reduciendo el de los buques más jóvenes.

Respecto a la distribución de la flota por países de abanderamiento, se ha mantenido la tendencia de desconcentración, de forma que hace falta ya sumar el tonelaje de 21 diferentes países para llegar a superar el 80% del total de la flota mundial. Hace tan solo diez años, este porcentaje se alcanzaba sumando únicamente las 14 mayores flotas.

Los primeros lugares se han mantenido, no obstante, durante el pasado año, de forma que Liberia sigue ocu-

pando la primera plaza en importancia, con un 12,7% del tonelaje total de la flota, seguida por Panamá (10,7%), que prosigue su aumento de participación en la flota mundial. España ocupa el lugar número 20 con un 1,3% del total mundial.

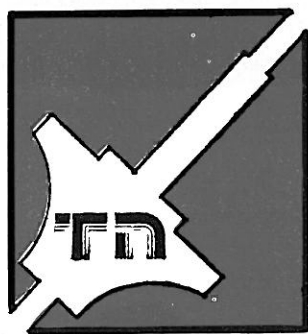
De los principales países indicados, de entre los que sufrieron mayores descensos de su flota, con respecto a 1986, cabe destacar Grecia (4,85 millones de TRB), Gran Bretaña (3,06 millones), Noruega (2,94), Japón (2,56) y Liberia y la República Federal Alemana (1,2 cada una). Otros países europeos, como Francia y España sufren también fuertes recortes. Italia es el único país de la CEE que conserva prácticamente su flota.

Los crecimientos más notables correspondieron, casi en su totalidad, a registros de libre matriculación relativamente «jóvenes»: Chipre (5,0 millones de TRB de aumento), Bahamas (3,12) y Filipinas (2,3) son los que más cre-

cen. De entre los registros libre «clásicos» Panamá continuó su crecimiento, ya que aumentó 1,95 millones, si bien pudiera en el futuro verse afectada su progresión por la reciente crisis política producida en febrero del 88.

Continúa, pues, imparable el abandono en registros libres. En relación con este asunto, un aspecto de gran interés es el de la propiedad real de los buques bajo estos registros. A estos efectos es de gran interés la información que periódicamente elabora y publica la UNCTAD.

Estos datos se refieren únicamente a los registros de Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas y Bermuda y a su situación el 1 de julio de 1987.



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

PROPIEDAD DE FLOTAS DE REGISTRO ABIERTO

Evolución 1981-1987
(Miles de T.P.M.)

	1987	1981
Grecia	45.155	22.586
USA	39.000	61.242
Japón	33.813	19.147
Hong Kong	28.131	43.087
Noruega	16.674	5.328
R. F. Alemana ..	7.340	5.774
Reino Unido ...	5.676	3.140
China y Taiwan ..	4.887	2.106
Singapur	2.006	n.d.
Holanda	2.004	2.483
Finlandia	1.770	n.d.
Francia	1.768	1.250
Suecia	1.589	n.d.
Brasil	1.357	n.d.
Israel	1.325	1.956

(n.d.: no disponible; menos del 0.5% del total).

Por otra parte, como es sabido, recientemente se han venido creando nuevos registros especiales u «of-shore» por parte de los principales países de tradición marítima en el mundo, como una de las únicas salidas posibles para el progreso de la competitividad económica de sus flotas.

Dado el gran auge que estos registros han tenido en el 87, se considera de gran interés reseñar los datos de los tres más significativos, a 1 de julio de 1987:

	NUM. BUQUES	MILES T.R.B.
Isla de Man	96	1.914
Kerguelen	16	123
N.I.S. (diciembre 87)* ..	103	6.250

(*) Por haber sido creado el N.I.S. a mediados del 87, se considera más comparativa la cifra correspondiente a diciembre.

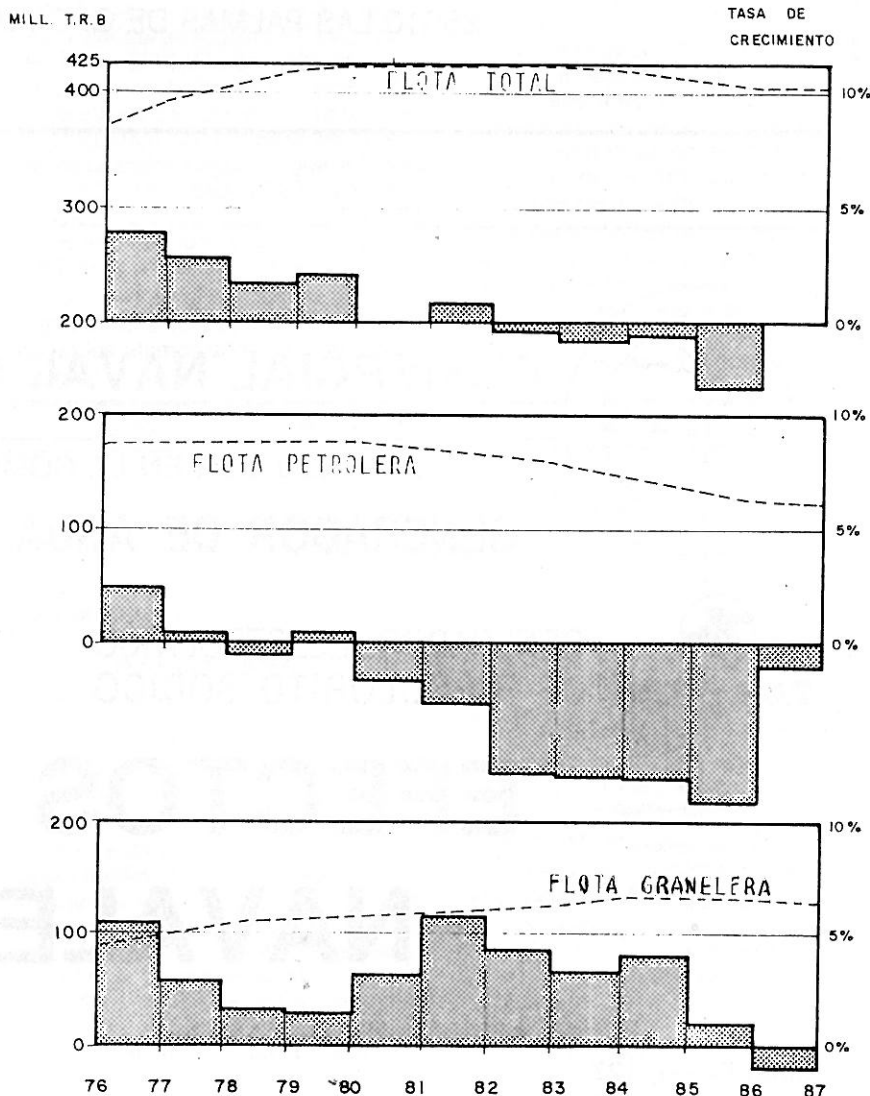
Resulta evidente el extraordinario éxito del registro internacional noruego (N.I.S.), que en sólo unos meses de existencia había ya igualado en diciem-

bre del 87 la flota del registro convencional noruego. Los últimos datos disponibles (enero 1988) indican que el N.I.S. tenía ya registrados 122 buques, con 7,8 millones de T.R.B.

Por su parte, el registro de Kerguelen, restringido a bulkcarriers franceses, parece haber tenido menos acep-

tación de la que en principio se preveía, ya que las presiones sindicales han limitado su acogida y muchas compañías han optado por pabellones de registro libre tradicionales, mientras que el registro de la Isla de Man, tras experimentar un gran crecimiento en el 86, se ha estabilizado.

EVOLUCION DE LA FLOTA MUNDIAL (1976-1987)



FUENTE: LLOYD'S REGISTER

GRAFICO 4.1

2. DESGUACES, PERDIDAS Y FLOTA INACTIVA.

Durante 1987, el volumen de desguaces y pérdidas en la flota mundial sumó un total de 22,1 millones de TPM, cifra que es la más baja desde 1981 y equivale al 3,7% de la flota existente a principios de año. Continúa así el descenso en las cifras de desguace y pérdidas, ya iniciado en el 86, tras el volumen record de 1985, de más de 43 millones de TPM.

Parece, por tanto, haberse frenado considerablemente el mecanismo corrector de la sobrecapacidad de oferta existente en la flota mundial.

La evolución de estas cifras en los últimos años, por tipos de buques, se resume en el siguiente cuadro:

DESGUACES Y PERDIDAS
FLOTA MUNDIAL
(Miles de TPM)

	TANQUES Y OBOS	C. SECA Y OTROS	TOTAL
1970 ..	1.100	4.200	5.300
1971 ..	1.100	4.700	5.700
1972 ..	2.500	5.000	7.500
1973 ..	2.000	3.600	5.600
1974 ..	1.800	4.200	6.000
1975 ..	9.200	2.600	11.800
1976 ..	11.000	3.100	14.100
1977 ..	9.100	3.500	12.600
1978 ..	13.400	5.700	19.100
1979 ..	8.600	5.800	14.400
1980 ..	9.400	3.500	12.900
1981 ..	12.000	3.200	15.200
1982 ..	25.300	4.600	29.900
1983 ..	29.900	6.800	32.700
1984 ..	19.300	9.900	29.200
1985 ..	30.500	12.900	43.400
1986 ..	15.100	18.800	33.900
1987 ..	9.200	12.900	22.100

Fuente: FEARNLEYS.

Analizando los volúmenes de desguaces y pérdidas por sectores, se aprecia que los buques de carga seca experimentan una importante reducción, desde los 18,8 millones de TPM del año anterior a sólo 12,9 millones de

PARTICIPACION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS NACIONALES EN LA FLOTA MUNDIAL TOTAL Y EN LA FLOTA PETROLERA (JUNIO 1987)

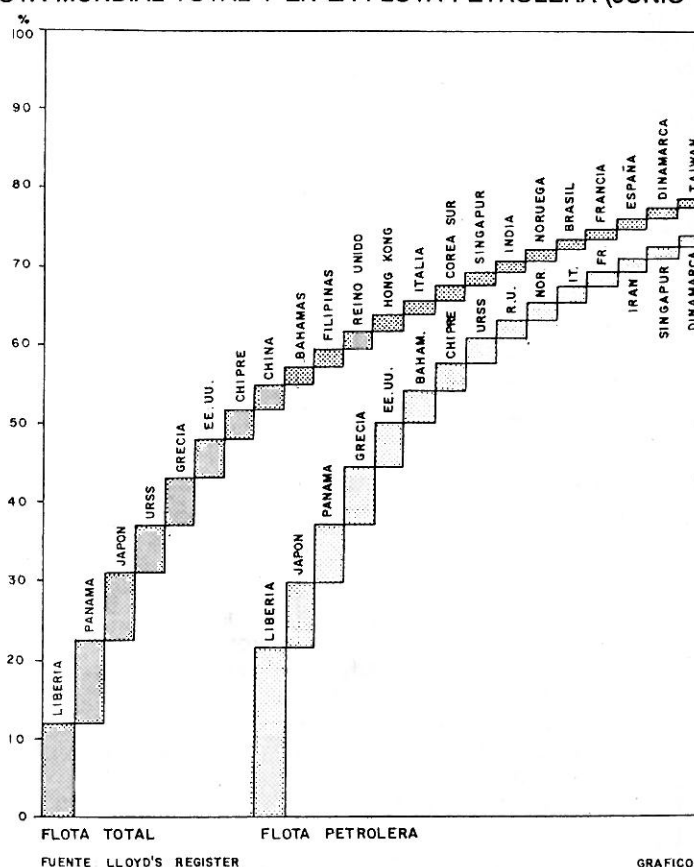


GRAFICO 4.2

TPM (el 3,9% de la flota). Aun así, la cifra es elevada y constituye, junto con el 85, el segundo año con más bajas en la flota de carga seca de la historia.

Los petroleros siguen una tendencia análoga, sumando 9,2 millones TPM (el 3,4% de su flota), frente a los 15,1 millones TPM del 86. Para encontrar una cifra más baja es preciso remontarse hasta 1979.

De las cifras anteriores, para el conjunto de la flota mundial, 16,3 millones de TPM (un 74% del total) correspondieron a desguaces y el resto a pérdidas. De ellos, 7,5 millones de TPM lo fueron de buques-tanque y combinados; 5,5 Millones de TPM bulkcarriers y los 3,3 millones restantes de otros tipos de buques.

Sólo 17 unidades de buques-tanque de tamaño superior a 200.000 TPM (con un total de 4,2 millones TPM) fueron objeto de venta para desguace durante 1986, frente a la cifra de 27 en el 86 y de más de 60 buques de este tipo en el 85. Este hecho fue determinante en la disminución del tonelaje desguazado durante el año.

En el sector de graneleros sólo los buques de más de 100.000 TPM registraron un aumento en los desguaces respecto al año anterior, desguazándose más de 2,1 millones TPM. En los tamaños menores se redujeron las ventas para desguace en casi un 70%.

Taiwan, que absorbe algo menos del 50% de los desguaces de petroleros, y más del 60% de los de buques

de carga seca, sigue siendo el principal país en este mercado. En el Mediterráneo, Turquía aumentó sensiblemente su participación a costa de la de España. No hubo grandes variaciones en el resto, con cuotas elevadas de India, Bangladesh y Pakistán.

Por lo que se refiere a las cifras de tonelaje amarrado de la flota mundial, el siguiente cuadro resume la situación mundial respecto a buques amarrados a finales de 1987 y su evolución reciente:

TONELAJE AMARRADO EN EL MUNDO

(en miles de TPM al final de cada año)

	TANQUES Y OBOS	C. SECA Y OTROS	TOTAL
1970 ..	210	390	600
1971 ..	1.240	3.050	4.290
1972 ..	1.450	1.640	3.090
1973 ..	360	520	880
1974 ..	2.250	440	2.690
1975 ..	41.300	7.140	48.440
1976 ..	31.000	5.300	36.300
1977 ..	35.600	5.400	41.000
1978 ..	23.600	5.300	28.900
1979 ..	7.700	2.100	9.800
1980 ..	6.500	1.800	8.300
1981 ..	18.500	2.500	21.000
1982 ..	61.800	18.400	80.200
1983 ..	58.400	15.500	73.900
1984 ..	48.100	10.200	58.300
1985 ..	37.100	9.700	46.800
1986 ..	14.600	8.400	23.000
1987 ..	10.300	6.000	16.000

Fuente: FEARNLEYS.

Como puede apreciarse, durante el pasado año se confirmó el importante descenso del tonelaje de flota amarrada, que bajó hasta los 16 millones de TPM, el 2,7% del tonelaje total de la flota mundial, siendo este porcentaje del 3,9% en el sector de buques-tanque. Es también interesante observar que, con la excepción de la recuperación de los años 79 y 80, es la cifra más baja de amarres desde 1974.

La disminución de flota amarrada se produjo de forma muy paulatina y pro-

gresiva a lo largo de todo el pasado año. Con esta evolución, el tonelaje amarrado, a finales del 87, era del orden del 34% del existente a igual fe-

cha de dos años antes.

A mediados de diciembre del 87, la flota amarrada presentaba la siguiente estructura, por tipos de buques:

FLOTA AMARRADA EN DICIEMBRE DE 1987

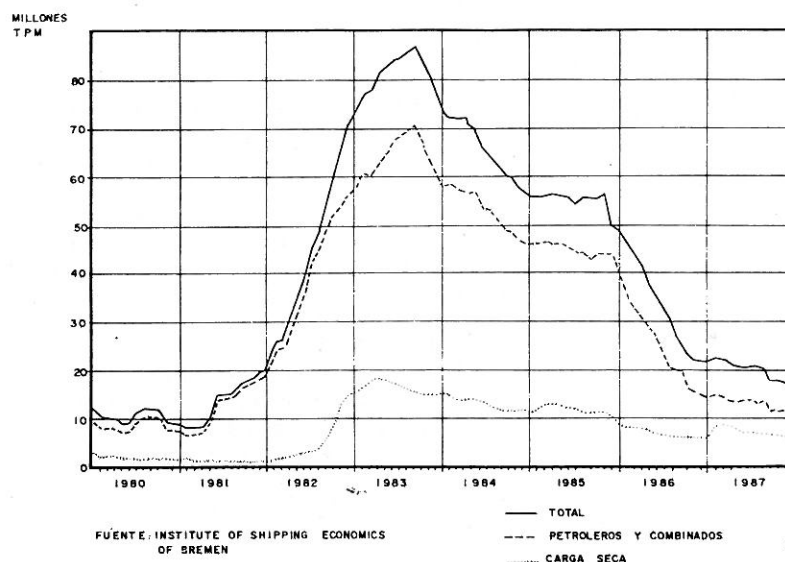
	N.º BUQUES	MILES T.P.M.	% s/T.P.M.
Tanques	92	10.172,5	69,8
Bulkcarriers	34	1.128,8	7,7
Combinados	5	692,5	4,8
Cargueros	222	1.595,2	10,9
Portacontenedores	27	934,4	6,4
Pasaje	7	34,7	0,2

Fuente: INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS OF BREMEN.

Con el fin de facilitar la comparación, se incluyen a continuación los mismos datos, en diciembre de 1986:

	N.º BUQUES	MILES T.P.M.	% s/T.P.M.
Tanques	153	14.837,8	68,9
Bulkcarriers	92	2.769,0	12,9
Combinados	7	877,5	4,1
Cargueros	327	2.485,4	11,5
Portacontenedores	39	472,3	2,2
Pasaje	15	79,1	0,4

EVOLUCION DEL TONELAJE MERCANTE AMARRADO EN EL MUNDO





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



TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L.

**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

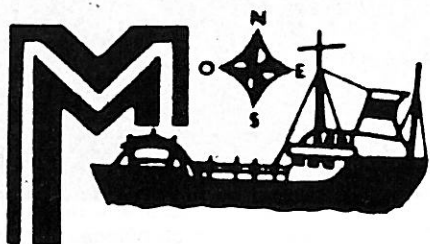
Juan Rejón. 94 - Teléfono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

CASA JOSE MANUEL

PROVEEDOR DE BUQUES

**SHIP CHANDLER'S
ENTREPOT - BONDED STORES**



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



La conferencia del profesor inglés Mr. Kevin Crean del Colegio Hull (Reino Unido), publicada en el número de AETINAPE correspondiente al mes de Abril, nos ilustra la historia de la pesca costera de Gran Bretaña retroactiva al siglo XIX y los cambios operados hasta nuestros días. En la exposición que hace en su comienzo referida al tiempo pasado de los sistemas de pesca —más bien costumbres— se parecen mucho a los españoles: trabajo indiscriminado, presencia de menores, falta de técnica, estabilidad y control del tiempo: originando fatiga física y psíquica, secuela de percances marítimos en mayor medida. Sin embargo, según avanza en su disertación, pone de manifiesto el interés de los británicos alarmados por los desastres que ocasiona la incompetencia en pérdida de vidas humanas y barcos, creando un Organismo encargado de infundir conocimientos a los responsables a bordo, artes de pesca y respeto al océano, que España no hizo suyo el acierto en aquel entonces.

La razón de que tanto allí como aquí los patronos, en su mayoría analfabe-

Análisis de una conferencia sobre temas pesqueros

tos, obtenían el título con un simple examen oral sin la suficiente capacidad en el mando, fue casi siempre motivo de los naufragios por deficiencia profesional en la lucha contra el mar, tiempo reinante y confianza en la ignorancia.

A finales de siglo y principios del actual los ingleses obligaron a exámenes escritos con conocimientos del mar, prácticas con un mínimo de cuatro años, ubicación de zonas de pesca, profundidad de las aguas y riesgos en las operaciones de pesca. Más tarde las Escuelas formaban jóvenes en todo el ámbito de la producción y seguridad, que los españoles hacen caso omiso de la importante norma experimental y peligro exigida por los británicos a sus pescadores.

En 1907, ante el volumen de siniestros interesó a las compañías de seguros la idoneidad de los patronos sufragando cursos completos, incluso de radio y cocina. En España hasta 1934, 27 años después, no aparece la Mutualidad de Accidentes de Mar y Trabajo «a la parte», que alcanza a las contingencias de siniestralidad, pero no incluye estudios convenientes ni siquiera los primeros auxilios. Ya a mediados de siglo, las asignaturas basan su influencia en la lucha contra incendios, seguridad en el mar, primeras curas, equipos electrónicos de navegación, radar, etc., sin proyección a los técnicos del litoral peninsular.

España a pesar de ser un país eminentemente marítimo y pesquero, no emuló al Reino Unido en su legislación preventiva y técnica, después de haber sufrido catástrofes en aquel período. Grandes desastres con víctimas en Galicia (Bueu) y Vizcaya (Bermeo) enlutaron a muchas familias por galernas en lanchas indefensas sorprendiendo en

pleno Atlántico ajenos al peligro que desconocían fallos de visión meteorológica y la rutina erraba la confianza por el espejismo engañoso del verano.

De siempre el pescador surge espontáneo y confía su perfección al consejo de los mayores y al azar de las costeras que a tiempo fijo acostumbran las especies a manifestarse, que no deja de ser rutinario sin una precisión que teóricamente les ilustre para una óptima profesionalidad. La ignorancia de tantos años por negligencia de la Administración demoró el despliegue de los sistemas productivos y serios traspiés con víctimas avalan la incongruencia.

Estos profesionales hasta hace poco fiaban su navegación a la práctica, astros, nubes y mares que más de las veces les sorprendía el temporal con resultados siniestros. Pensemos en el año 1973 cuando se hundieron barcos de Burela y Cillero pescando a bonito con víctimas humanas. Hoy se exige situarse, cartas marinas y al tanto de los partes meteorológicos, que avisan a través de receptores a bordo de los cambios de tiempo y su intensidad. De todas formas falta un poco todavía para alcanzar la bajura el nivel del productor europeo en normas de pesca, temperatura del agua, fondos, etc., aun reconociendo el avance experimentado.

Los aspirantes debieran tomar clases en cada puerto con cargo al INEM similar a otras ramas productivas, incluyendo rudimentos de las disciplinas actualmente en vigor sobre navegación y mando, sin olvidar vedas, mallas, artes, tamaños, etc. El alumno impuesto de su responsabilidad, lograría mayores capturas y seguridad en los accidentes consciente de que el mar debe tomarse en serio.

SEÑALES DE SEGURIDAD DE LA OMI

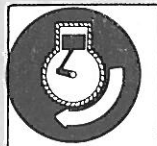
SIMBOLOS RELATIVOS A LOS DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO DE ACUERDO CON EL CONVENIO SEVIMAR 1974



A1 Abróchese los cinturones.



A2 Cierren portas.



A3 Arranquen motor.



A4.1 Arrien botes salvavidas.



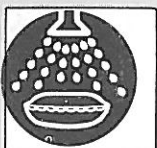
A4.2 Arrien balsas salvavidas.



A4.3 Arrien bote de rescate.



A5 Larguen tiras.



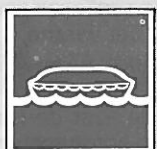
A6 Abran rociadores.



A7 Abran alimentación de aire.



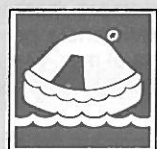
A8 Suelten trincas.



B1 Botes salvavidas.



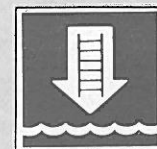
B2 Bote de rescate.



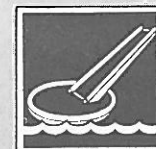
B3 Balsa salvavidas.



B4 Balsa salvavidas arriable con pescante.



B5 Escala de embarco.



B6 Rampa de evacuación.



B7 Aro salvavidas.



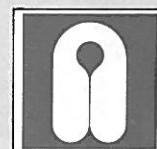
B8 Aro salvavidas con rabiza.



B9 Aro salvavidas con artefacto luminoso.



B10 Aro salvavidas con artefacto luminoso y fumígeno.



B11 Chaleco salvavidas.



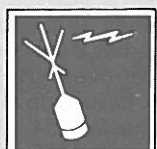
B12 Chaleco salvavidas para niños.



B13 Traje de inmersión.



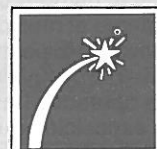
B14 Aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia.



B15 Radiobaliza de localización.



B16 Respondedor de radar.



B17 Bengalas para pedir socorro.



B18 Bengalas con paracaídas.



B19 Aparato lanzacabos.

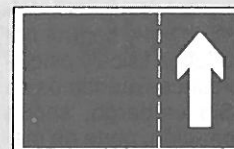


B20 Puesto de reunión.
(Se exhibirá con el número del puesto)



B21

Puesto de embarco.
(Se exhibirá con el número del puesto.
Podrá utilizarse en lugar del signo de puesto de reunión cuando coinciden el puesto de embarco y el de reunión.
* Utilícese el signo adecuado para el tipo de embarcación de supervivencia que haya en el puesto.



B22

Indicador de dirección.
(Puede utilizarse con cualquier signo)
Insértese en el cuadrado el signo apropiado (es decir, uno de los numerados de 1 a 21)
** La flecha debe estar orientada hacia el dispositivo o el puesto

ESTAS ETIQUETAS SON AUTOADHESIVAS, DE TAMAÑO ADECUADO, Y CUMPLEN CON LO ESTABLECIDO EN EL CONVENIO SEVIMAR 1974

Organización Marítima Internacional

Cómo funciona la OMI contra la amenaza para el medio ambiente marino

La OMI celebró su primera reunión en 1959. Es un organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas responsable de las cuestiones de carácter técnico que afectan a la navegación. Su objetivo principal es promover la seguridad de la navegación mediante la adopción de normas que sean internacionalmente aceptables y llevadas a la práctica por muchos países. Una función secundaria, y que ha crecido en importancia con el transcurso de los años, la prevención de la contaminación del mar por los buques.

Las medidas elaboradas por la OMI suelen aparecer en tratados internacionales a los que se da el nombre de convenios. Tales medidas son preparadas por los representantes de los Gobiernos miembros que se reúnen en las instancias de la OMI; el proyecto de convenio resultante es luego objeto de acuerdo o adoptado en una conferencia de gobiernos convocados por la Organización.

El convenio debe ser ratificado a continuación por cada Gobierno, y sólo entra en vigor, es decir, pasa a ser jurídicamente obligatorio respecto de los países que lo han aceptado, cuando un número determinado de países han notificado su aceptación. Es importante garantizar que las disposiciones del convenio se apliquen no sólo al mayor número de países sino también a tantos buques como sea posible. Por consiguiente, en algunos convenios, se hace depender también la entrada en vigor de una disposición relativa al tonelaje representado por los países que los han aceptado.

Desde 1959, la OMI ha adoptado cerca de 30 instrumentos de carácter convencional que cubren muchos aspectos del amplio tema de la seguridad

marítima y la prevención de la contaminación, como son la seguridad de la vida humana en el mar, la evitación de los abordajes, las medidas destinadas a prevenir la contaminación ocasionada por hidrocarburos y por otras sustancias, la indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, el derecho de intervención de los Estados para prevenir la contaminación, la formación de la gente de mar y las normas relativas a los tripulantes, y muchos otros aspectos.

Los principales convenios internacionales dedicados al tema de la contaminación y respecto de los cuales es responsable la OMI son:

1. Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (adoptado en 1954).

Entró en vigor en 1958 y si bien fue adoptado antes de que la OMI entrara en funciones la Organización se hizo cargo de él en 1959. El Convenio trata

de las descargas internacionales u operacionales de hidrocarburos en el mar y fue objeto de enmiendas por la OMI, en 1962 y en 1969. En 1971, se aprobaron más enmiendas pero éstas no llegaron a entrar en vigor. Este Convenio ha sido sustituido por el MARPOL 73/78 (véase más adelante) respecto de los Estados que han ratificado ambos instrumentos.

2. Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (1969).

Este Convenio fue adoptado por la

OMI a raíz del desastre del «Torrey Canyon». Trata del derecho de los países a adoptar medidas para prevenir o mitigar el peligro de la contaminación por hidrocarburos resultante de accidentes ocurridos a buques que se encuentren fuera de aguas territoriales. Su entrada en vigor data de 1975 y, mediante un protocolo que entró en vigor en 1983, fue ampliado para que abarcara otras sustancias potencialmente peligrosas, tales como los productos químicos.

3. Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (1969).

Se adoptó también tras el suceso del «Torrey Canyon»; su objetivo es garantizar una indemnización adecuada a las personas que sufran daños debido a contaminación por hidrocarburos, haciendo recaer la responsabilidad de la indemnización en el propietario del buque originador de la fuga o la des-

carga de hidrocarburos. Este Convenio entró en vigor en 1975. Un Protocolo adoptado en 1984 incrementó considerablemente la indemnización disponible.

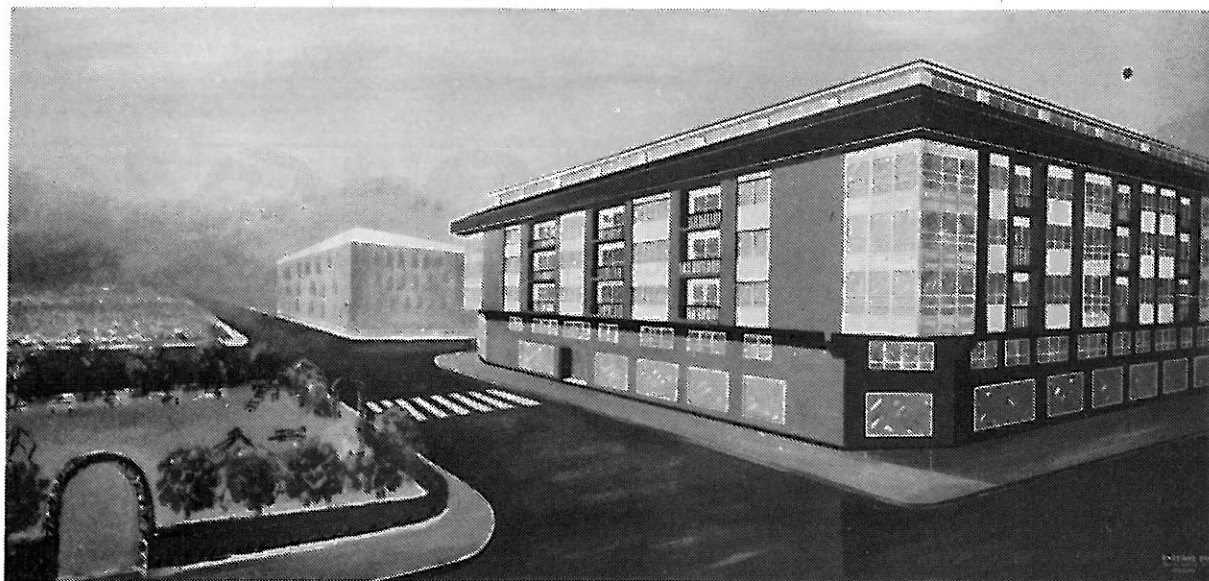
4. Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (1971).

El principal objetivo de este Convenio es proporcionar una indemnización adicional a las víctimas de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos. El Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, hace recaer la carga de la

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

Rúa Otero Pedrayo

• Teléfono (981) 87 14 74



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

AUSTIN ROVER



SERVICIO OFICIAL

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.

MECANICA - CHAPA - PINTURA

Avda. de Ferrol, 11
Teléfono (981) 87 33 52

SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
(LA CORUÑA)

indemnización en el propietario del buque, pero al mismo tiempo limita la cuantía de la indemnización pagadera. El Fondo se constituye mediante las contribuciones efectuadas por los importadores de hidrocarburos lo que permite que se pague una indemnización adicional una vez alcanzados los límites de la indemnización pagadera en virtud del Convenio de 1969. El Convenio del Fondo entró en vigor en 1978 y, en 1984, se adoptó un Protocolo que incrementó considerablemente la indemnización disponible.

5. El Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972).

Si bien fue adoptado en una Conferencia convocada por el Reino Unido, la OMI asumió las funciones de Secretaría vinculadas al Convenio desde que éste entró en vigor en 1975. El propósito del mismo es prevenir o limitar toda evacuación deliberada en el mar de diversos tipos de desechos producidos en tierra.

6. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973), en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

El Convenio principal contiene cinco anexos que tratan respectivamente de la contaminación por hidrocarburos, de las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos, de las aguas sucias y de las basuras.

Un Protocolo adoptado en 1978 dio carácter más riguroso a las prescripciones sobre prevención de la contaminación ocasionada por hidrocarburos. El MARPOL 73/78 incluye medidas que tienen por objeto prevenir o reducir no sólo la contaminación operacional sino también la accidental y es ampliamente considerado como el más importante de los instrumentos adoptados hasta la fecha en su género. Entró en vigor el 2 de octubre de 1983. La primera serie de enmiendas se aprobó en 1984 y entró en vigor el 7 de enero de 1986. La segunda serie fue aprobada en diciembre de 1985 y entró en vigor el 7 de abril de 1987.

Además de los mencionados convenios, la OMI ha aprobado literalmente centenares de códigos de prácticas y recomendaciones que se han elaborado para complementar las prescripciones señaladas en los convenios o para ayudar a su implantación. A diferencia de los convenios, tales códigos y recomendaciones no obligan a los países, pero están concebidos para servir de directrices en la formulación de las prescripciones de carácter nacional.

Eficacia de las medidas adoptadas por la OMI

Los convenios y recomendaciones

tando la adopción y la puesta en práctica de normas y procedimientos de navegación rigurosos a escala mundial. Si bien tales normas han sido elaboradas principalmente para acrecentar la seguridad de la navegación, contribuyen, además, a reducir la contaminación resultante de los accidentes.

3. Reducir las consecuencias de los accidentes: Se han adoptado medidas concebidas para disminuir el alcance de la contaminación que puede ocasionar el accidente (por ejemplo, estipulando la cantidad máxima de hidrocarburos que pueda llegar al mar en la hipótesis de varada de un buque tanque



arriba reseñados enfrentan de diversas maneras el problema de la contaminación del mar, entre las que se incluyen las siguientes:

1. Prevenir la contaminación operacional: (por ejemplo, el vertimiento directamente en el mar de las mezclas de agua e hidrocarburos que resulten de la limpieza de los tanques). Esto se ha logrado adoptando medidas de lucha contra la contaminación en las fases de proyecto, equipamiento y utilización de los buques.

2. Reducir los accidentes: Este objetivo se logra principalmente fomen-

o de que éste se vea envuelto en un abordaje).

4. Otorgar indemnización: Los costos derivados de la contaminación pueden ser enormes. Se han adoptado una serie de medidas destinadas a otorgar indemnización a las víctimas de sucesos de contaminación por las pérdidas sufridas.

5. Facilitar la implantación: La OMI ha prestado asistencia técnica y de otra índole a los Gobiernos en la formulación de planes de contingencia para combatir la contaminación y otros peligros.



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

LA ADMINISTRACION MARITIMA Y SU REFORMA

En la actualidad se está llevando a cabo por parte de distintos departamentos ministeriales el proyecto para la reforma de la actual Administración Marítima, esto es principalmente modificar las actuales Comandancias y Ayudantías de Marina; en síntesis, es pasar las competencias que tiene el personal de la Armada española a personal civil, como quiera que las actuales Comandancias, dependientes del Ministerio de Defensa, éstas son además Delegaciones periféricas de dos Ministerios, el de Transportes, en lo relacionado con el transporte marítimo y salvamento, y el del Ministerio de Agricultura y Pesca, en todo lo concerniente a la pesca. Los titulados de Marina Mercante agrupados en el llamado Colegio de Titulados de la Marina Mercante «COMME» y tomando como referencia el informe COMMIMAR, en el que colaboraron miembros de esta organización en casi todas sus conclusiones, pretenden acaparar todas estas competencias, realizando un claro acto de intrusismo en pesca, desplazando a los titulados de pesca, como quiera que este colectivo tiene gran influencia dentro de la actual Administración y practican una política de desprestigio hacia los titulados de pesca, menospreciando la profesionalidad de nuestro colectivo, están intentando hacer ver que los únicos capacitados para llevar la Administración Marítima, tanto en lo relacionado con el transporte marítimo como en pesca, son ellos. Los que tenemos contacto directo con estos señores venimos asistiendo en estos últimos tiempos a una gran movilización y alborozo por parte de éstos, que ya se están reparando cargos y poltronas.

Mientras tanto los profesionales de Pesca en general permanecen ajenos a toda esta situación, quizás por poca información o por desconocimiento de la situación real, ya que la información que se está ofreciendo desde medios oficiales o de las organizaciones sindicales no es clara y no explica con claridad cuales son los proyectos que se quieren llevar a cabo para la reforma de la Administración Marítima, con esta calculada ambigüedad se está desorientando a los distintos sectores que actualmente tienen intereses en el sector marítimo en general, mientras tanto desde la Dirección General de la Marina Mercante no han parado de sacar proyectos en los que los únicos que parecen tener capacidad para desempeñar todo tipo de cargos de la Administración Marítima son los titulados de Marina Mercante.

Es necesario informar al personal titulado Náutico-Pesquero y demás organizaciones relacionadas con el sector pesquero, de cuáles son las intenciones de los señores del COMME y cuáles serían las consecuencias futuras si las plazas que se pretenden crear de Inspectores de Pesca, etc., las ocuparan los titulados de Marina Mercante, para desde éstas controlar la pesca. Estos señores desarrollan una política claramente elitista y corporativista; a la vista está la política que están llevando a cabo en la Dirección General de Marina Mercante y los resultados tan negativos que han tenido hasta la fecha. Lo único que pue-

den presentar son las plazas de Inspectores de todo tipo que han creado para colocar a los amiguetes en el Instituto Social de la Marina; han colocado a los llamados Asesores Técnicos Laborales, todos titulados de Marina Mercante y amiguetes del COMME, sin saber qué cometido tienen y para qué sirven estos señores, el caso es que ya están dentro y con un sustancioso salario, a costa del sudor de todos los marinos de este país.

Si no nos agrupamos y movilizamos a tiempo, en un futuro no muy lejano pagaremos las consecuencias del desahogado afán que tienen estos señores en acaparar cargos de la Administración Marítima y los titulados Náutico-Pesqueros quedaremos relegados y tendremos que conformarnos con recoger las migajas que estos señores nos dejen, que conociendo su mentalidad no serán muchas.

A. P. MUÑOZ

Patrón Mayor de Cabotaje y de Pesca

PESCAR AL MAXIMO Y EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE

Esta es la dura ley en cualquier flota pesquera.

De otra forma: destajos, ritmos agotadores, horarios interminables, sin repeto ni a los tiempos de descanso ni a sábados o domingos.

Otros datos

Lo dicho no sólo vale para los barcos que trabajan «a la parte»; también ocurre en los que se paga un salario fijo y la prima de pesca. En estos últimos todo lo empeoran, a veces, los mandos, que para sacar mayor tajada en el valor total de la pesca presionan al tripulante, favoreciendo al armador.

Horarios matadores: 95 horas semanales en pesca de altura, que se convierten en 92,5 en la de gran altura y litoral y 74 horas para el pescador artesanal. Y eso que la Ordenanza Laboral señala un máximo de 12 horas y seis de descanso sin interrupción. ¿Lo comparamos con el trabajador de tierra?

Añade y suma: peligrosidad, convivencia en espacios cerrados, ausencia de familia.

No hace falta decir que, por lo expuesto, es muy alto el riesgo de accidentes, muy superior al de otros sectores: para el período 1976-82, la proporción de accidentes mortales fue 12 veces mayor que en el sector servicios, siete en relación con el industrial y tres veces más que en la construcción (Hoja del Mar n.º 249).

¿Queréis una explicación? Es fácil. Son hombres «atrapados» por el sistema, en el que prima el egoísmo del más fuerte.

¡Es bien triste!

LAS COSAS SON ASI

- Los armadores, o empresarios, son los últimos responsables de esta problemática, dado que actúan libremente a la hora de respetar, o no, los derechos de los pescadores.
- La Administración actúa con permisividad ante esta situación tan *visible* de injusticia.
- Es una especie de «mafia» bien conjugada que está optando por un estado de opresión permanente hacia un sector de la sociedad.
- ¿Dónde quedan aquí los «altisonantes» derechos humanos: trabajo digno, salario justo, vida familiar...? De nuevo, palabras mentirosas.

NO SOMOS LOS MEJORES

Podemos, por ejemplo, compararnos con Francia:

España

- Dieciocho tripulantes a bordo.
- Campañas de cinco meses.
- Descansos de seis días por mes.
- Existen dificultades para comunicar y una conferencia de diez minutos vale 5.000 pesetas.

Francia

- Barcos más grandes.
- Sesenta tripulantes a bordo.
- Campañas de tres o cuatro meses.
- Descansos de 17,75 días al mes.
- Un remolcador de la Marina francesa pasa cada tres semanas para traer y llevar todo lo que sea necesario.

CURSILLOS DE SUPERVIVENCIA

Desde hace un mes llevo gestionando el cobro de dietas pertenecientes a unos cursillos de supervivencia y lucha contra el fuego, celebrados en Panjón y Madrid, sin que hasta el momento obtuviera resultados positivos.

Recientemente y después de consultar con todos los compañeros integrantes de mi grupo en los mencionados cursillos, me dicen que todos ellos han percibido su dinero y que les parece muy raro mi caso, ya que es el único que se produce.

Ante esto, opto por dirigir una carta explicando mi caso a la central de UGT sita en Madrid, dado que fue ésta la que organizó los mencionados.

En su contestación me indican que ellos no saben nada del tema y que debo dirigirme a la Sucursal de la Caja de Ahorros donde tengo mi cuenta o en su defecto a la Delegación del INEM más próxima a mi domicilio.

Resultando que visitadas la Caja y la Delegación del INEM sita en Vigo, ambos no saben tampoco nada del tema.

Lo que solicito de ustedes es que esto se publique en la revista AETINAPE para que estos casos dejen de producirse, dado que considero que este dinero me pertenece.

ENRIQUE ANDRE LORENZO

Patrón de Pesca de Altura



BREVES APUNTES

En la última remodelación del Gobierno, afortunadamente dejó el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el ¿marino? Abel Caballero, pero aún sigue como Director General de la Marina Mercante, el Sr. Madiedo, el del problema, entre otros, del «Cason», que aún no se solucionó, pese a sus «grandes» conocimientos sobre el tema.

Al nuevo Ministro, Sr. Barrionuevo, es posible que pretenda hacerle creer el Sr. Madiedo y sus amigos, los se-



ñores del COMME, que con la creación de la Guardia Civil del Mar, algo contra lo que han estado siempre en desacuerdo desde el COMME, al menos en la época en la que era dirigente oficial el Sr. Madiedo, hay suficientes pruebas documentales que confirman que estos sujetos atacaron duramente este anunciado proyecto cuando era Barrionuevo Ministro del Interior; esto ocurría cuando todavía no habían alcanzado el poder, hoy parece que son absolutamente compatibles con sus múltiples incongruencias, de lo que se desprende que lo único que se pretende es tener poder para seguir manipulando. Otro asunto que pretenden a cualquier precio es que las Comandancias de Marina pasen a rango de Capitanías Civiles con personal de la Marina Mercante, desaparecerían todos los problemas que hay en ellas, olvidándose que la mayoría de estas dependencias están relacionadas con la pesca, problema que este personal desconoce por completo, además que no son éstas competencias del Ministerio de Transportes, sino del de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Según el criterio del COMME y basándose en el Real Decreto 2020/1980, es requisito indispensable para ocupar plazas de un famoso proyecto que aún no salió a la luz del Ministerio de Transportes, pertenecer a este Colegio, pero lo que más llama poderosamente nuestra atención, hasta cierto punto, es que sea el COMME el que conozca el proyecto o anteproyecto del Ministerio antes de salir a la luz, para que los marinos del COMME, sean algún día beneficiarios de esta «canongía», lo que quiere decir quien mangonea este Ministerio en el ámbito marítimo, algo que hace tiempo que lo venimos advirtiendo desde estas páginas.

En tiempo de la II República, se hizo una modificación de las Comandancias de Marina, pasándose a llamar Delegaciones de Pesca y Marina Mercante, a las que tuvieron opción a ingresar los Marinos Mercantes a través de la Reserva Naval, pero no sólo ellos sino también los Marinos de Guerra dentro de las diferentes categorías, incluso oficiales procedentes de los Cuerpos Subalternos, pero ahora los demócratas de nuevo cuño que están infiltrados en los diversos Ministerios afectados, quieren que sólo tengan derechos los afiliados al COMME.

Dentro del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, está como Secretario General de Pesca, el Sr. Loira Rúa, padre de un Marino Mercante que antes fue Patrón de Pesca de Gran Altura, pero tenemos la seguridad que nunca se aprovecharía del cargo de su hijo, para ocupar uno de esos puestos, que quizá sería uno con los mayores derechos.

Si algún día se pretende hacer algo con cierta justicia, no debe ser sólo el Ministerio de Transportes, sino también el de Agricultura, Pesca y Alimentación, ya que a las Comandancias de Marina, Capitanías de Puerto o como quieran llamarlas, deben tener opción también los Patrones de Pesca de Altura y los Capitanes de Pesca, ya que este personal es el que verdaderamente conoce la pesca y sus problemas, pues la CEE así se los reconoce para optar a los puestos de Inspectores de Pesca dentro de la Comunidad no poniéndole «pegas» como pretenden tantos marinos de «secano» como hay infiltrados en la Administración Central o en la Autonómica.

JOAVEN
Capitán de Pesca



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

Telefax (943) 52 08 08
20110 - PASAJES - ANCHO (GUIPUZCOA)

AVISO URGENTE

Rogamos a todos los compañeros que deseen asistir al V Pleno Nacional de AETINAPE, y al objeto de programar y coordinar los viajes a Pasajes, lo comuniquen a la mayor brevedad posible a la Secretaría General de AETINAPE, o a cualquiera de sus Delegaciones o Colaboradores.

• SISTEMA SCANMAR PARA CONTROL DE RED Y CAPTURAS

El sistema para control de red y capturas desarrollado por la empresa noruega SCANMAR, es un equipo que utiliza alta tecnología para la transmisión hidroacústica de señales para facilitar una información real y constante de la situación de la red durante las labores de pesca. SCANMAR, que es una empresa relativamente joven pero con gran experiencia en su campo, ha diseñado un sistema que permite una información del estado de la red, muy superior a cualquiera de las tradicionales sondas de red con o sin cable. El lanzamiento al mercado del «SCANMAR» ha sido calificado como «el mejor acontecimiento para los arrastreros desde el DECCA NAVIGATOR».

Actualmente SCANMAR ha vendido más de 1.000 sistemas a unos 30 países de todo el mundo con gran tradición pesquera.

El SCANMAR es un equipo modular el cual permite la instalación a bordo de los barcos del sistema necesario en cada caso. En líneas generales, el equipo está compuesto por una cabina de información con presentación digital e instalación en el puente de pesca del barco, en el cual se presenta toda la información recibida de los sensores instalados en la red. A esta cabina se le puede conectar un monitor con presentación en color de la red y los diferentes parámetros de la misma. Igualmente cuenta con alarmas acústicas que pueden informar en todo momento al capitán de situaciones críticas previamente establecidas.

Al no disponer de cables entre la red y el barco, en el casco del barco se instala un micrófono-receptor de señales, el cual se encuentra conectado con la cabina instalada en el puente. Este mi-

crófono, orientado hacia la popa del barco, cuenta con tres diferentes receptores con diferentes ángulos para asegurar en todo momento la recepción de señales.

Igualmente, y dado que los capitanes precisan en todo momento de una información que les pueda servir en el futuro de consulta, SCANMAR ha desarrollado una interface de salida de datos la cual, conectada a la cabina del puente de pesca, facilita a una impresora en color gráfica, la información recibida en la misma, quedando registrados los parámetros de la red y los cambios producidos en los mismos.

El sistema se completa con los sensores, verdaderos «ojos» que se colocan en la red facilitándonos cada uno de ellos la suficiente información del estado de la misma.

Los sensores son unidades sueltas construidas con material altamente preparado para resistir toda clase de golpes, su paso por los haladores y maquinillas y protegidos contra el agua salada. Cada sensor, con un peso medio en el agua de 1,5 kgs., no desestabiliza en ningún momento el normal funcionamiento de la red.

Cada sensor, colocado en diferentes partes de la red, facilita una información diferente: temperatura, altura de aparejo, distancia entre puertas, etc.

El sensor de temperatura mide continuamente la temperatura del agua en la profundidad en que se encuentra la red. Las medidas son transmitidas hidroacústicamente desde el sensor al buque sin mediación de cables.

No cabe duda de la importancia de la temperatura para las labores de pesca. Con los estudios actualmente realizados por los institutos de investigaciones pesqueras de todo el mundo, se puede asegurar que cada tipo de pescado encuentra su hábitat natural a diferentes temperaturas. Como dato conocido podemos indicar que para la pesca del bacalao, túnidos, es impres-

cindible conocer en todo momento la temperatura del agua.

El sensor de capturas nos permite detectar el momento del comienzo real de la pesca en el copo de la red y determinar el momento justo de su izado al objeto de mejorar la calidad de la misma. La secuencia tradicional de 4/6 horas de arrastre tiende a desaparecer, gracias a los sensores de captura, los cuales indican cuándo se ha conseguido la captura óptima. Si se llegara a ese punto al poco tiempo de largar la red, la captura se continuaría arrastrando sin necesidad durante varias horas antes de ser izada a bordo con las consecuencias de pérdida de calidad del pescado, pérdida de tiempo de arrastre y combustible o rotura de la red por exceso de capturas perdiendo en ese momento toda la pesca con el coste adicional de la reparación de la red.

El sensor de distancia nos permite conocer, al encontrarse en las puertas de arrastre, la distancia horizontal entre ambas, distancia entre las bandas del aparejo, etc., dependiendo de su instalación en cada caso. Un arrastre de la red con las puertas desaparejadas o con demasiada apertura pueden hacer perder las capturas al salir el pescado por las bandas de la misma.

El sensor de altura, imprescindible en toda red de arrastre, nos mide la apertura de la boca de la red, contacto con el fondo de la misma, en el caso de efectuar pesca de arrastre y la cantidad de pescado presente en la boca del aparejo. Esta información, complementada con la de los sensores de captura, nos pueden indicar si el pescado se encuentra en la boca de la red pero está navegando a la misma velocidad que el barco, por lo que verdaderamente no se encuentra en nuestro poder, permitiéndonos efectuar las maniobras necesarias para lograr su captura. Un nuevo sensor de altura tipo MK.II, desarrollado para la pesca pelágica nos facilita información igualmente de la apertura de la boca de la red, cantidad

de pescado en la misma y complementariamente distancia del burlón al fondo marino. Con esta información y la recibida de la sonda vertical del barco, nos permitirá situar el aparejo a la profundidad ideal para la captura de los bancos de pesca que se encuentren entre aguas.

Por último, un sensor de profundidad nos permitirá conocer la velocidad de inmersión o ascenso del aparejo. Este sensor es ideal para los barcos que faenan con redes de cerco, al poder contar con la información y velocidad de calado de la misma, su situación sobre el banco de pescado y la distancia al fondo con lo cual se evitará la rotura del aparejo en caso de calar el mismo sobre un fondo rocoso.



• ENTREGA DE DIPLOMAS

El pasado día 6 de julio, a las ocho de la tarde, tuvo lugar en el Salón de Actos de la Escuela de Práctica Jurídica (Universidad Complutense), la clausura del curso académico 87-88, Rama General para Abogados, y en el que se hizo entrega de los correspondientes diplomas a los profesionales del Derecho que han superado el mencionado curso.

En representación del Ministro de Justicia, presidió el acto el Director de su Gabinete, Sr. García Morillo, quien impuso al número 1 de la trigésimo séptima promoción don Eduardo Martín Calzada, la Cruz distinguida de 2.ª clase de la Orden de San Raimundo de Peñafort.

Asistió al mismo el Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense, Sr. Iturmendi Morales; el Presidente del Consejo General de la Abogacía, Sr. Pedrol Ríus; miembros de la Junta de Gobierno y el Claustro de Profesores de la citada Escuela.

El Sr. Pedrol Ríus hizo entrega al Sr. Martín Calzada de la toga profesional, obsequio del Colegio de Abogados de Madrid y le impuso la insignia del mismo Colegio.

El galardonado don Eduardo Martín Calzada, natural de Belmez (Córdoba), posee entre otras cualificaciones, las de: Licenciado en Marketing por ESIC; Licenciado de Grado por la Facultad de CC.EE. de la Universidad Complutense, así como Licenciado en Derecho por la misma Universidad. Actualmente es director comercial de TYCSA (Trenzas y Cables de Acero, S. A.).

La disertación del señor Martín Calzada versó sobre diversos aspectos académicos y profesionales entre los que destacamos:

—Importancia de la Escuela de Práctica Jurídica para el graduado.

—Deontología del profesional del Derecho.

—Reciclaje permanente del Abogado.

—El Abogado español ante la incorporación de España a la CEE.



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)

ULTIMA HORA

TINSO Y DOLORES, EN EL RECUERDO

La sensibilidad, los poemas y la hombría de bien fueron las tres notas que destacaron las tripulaciones de la flota congeladora del banco canario-sahariano con motivo del fallecimiento de una persona fundamental en el conflicto vivido últimamente en aquella zona de pesca.

En efecto, el pasado día 30 de agosto, un aparatoso accidente en Rande, muy cerca de Vigo, se cobraba la vida de Agustín Pérez Ríos «Tinso», un hombre cuya falta se hará sentir en el recuerdo y en la lucha de quienes tienen el mar como fuente de trabajo. Muchos somos los que estuvimos a su lado, oyendo sus análisis y, en muchos casos, ejecutando sus decisiones acertadas en momentos difíciles como los vividos en el último conflicto en el banco canario-sahariano, donde permaneció durante todo el suceso acompañado de su mujer, Dolores Dávila, también fallecida en el mismo negro episodio.

Recordar su paso por la llamada «Marcha Blanca», poco después de la transición democrática española, contra los ametrallamientos de pesqueros en dicho banco de pesca; resaltar a esta hora el prestigio y la entrega solidaria a los problemas de la clase trabajadora y en particular a los de la gente del mar, es necesario en este momento en que no le tenemos. En el recuerdo permanecerá, ya siempre, el hombre al que sus compañeros llamábamos «O Mestre», el maestro que siempre supo ser.

Esta irreparable pérdida supone para esta profesión uno de los momentos más duros, ya que Tinso ha sabido compatibilizar permanentemente sus responsabilidades como hombre y profesional con las del conjunto de los compañeros de su profesión. Hombre bien nacido, como tal impregnaba de buenos consejos, fundamentalmente en el plano solidario a muchos que sólo se acordaban de él cuando les convenía.

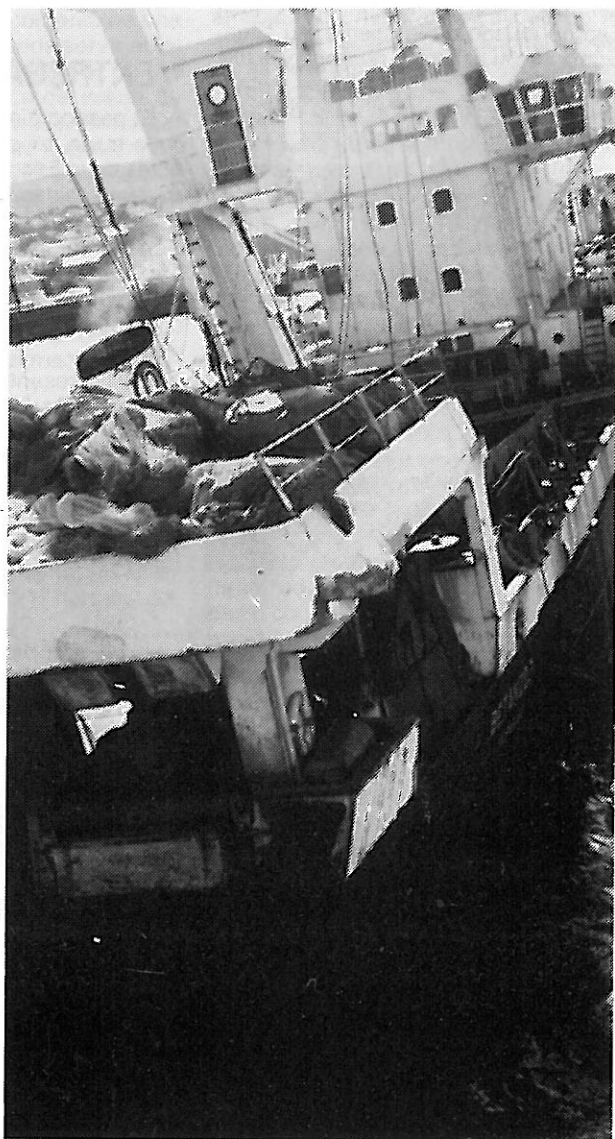
Pero él aun sabiendo y conociendo esas conductas de gente aprovechada, siempre quiso estar al frente de todos los contenciosos que fueron necesarios, con el fin de dignificar desde todos los ámbitos, la dura realidad de la gente del mar.

Con casi cincuenta años ejerciendo su profesión, estamos en condiciones de afirmar que no tiene ni un solo enemigo, ni como hombre ni como profesional, esto supone el mayor y más importante récord alcanzado por un profesional de la pesca, en cuyo mundo es tan difícil sobrevivir con una conducta intachable, Tinso lo ha ganado gracias a sus condiciones humanas y en consecuencia a su gran prestigio personal y profesional, lo único que desde aquí deseamos es que su ilusión viva y transparente en defensa de todos los hombres del mar, sin excepción, se traduzca en una lucha cotidiana hasta alcanzar las dignas cotas de humanización del sector que los hombres del mar se merecen y por las que él tanto luchó.

Recordamos todavía el reciente conflicto de las tripulaciones de la flota del banco canario-sahariano, durante el cual Dolores estuvo a su lado, animándole y dándole como siempre sus mejores consejos, esto dice mucho en favor de una esposa que entendía la tremenda sensibilidad e inquietud que Tinso tenía por los problemas de los hombres del mar.

Vaya desde aquí nuestro más sincero y profundo agradecimiento a quien tanta dignidad nos ha dejado.

AETINAPE



INFORMACION Y PEDIDOS:

PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General Técnica

CENTRO DE PUBLICACIONES
Paseo de la Infanta Isabel, 1 - 28014 - MADRID
Teléfonos 227 97 30 - 347 53 44

LEY DE CULTIVOS MARINOS

Editor: Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios.

Año de edición: 1984. 444 páginas. P.V.P.: 1.000 pesetas.

DESCRIPCION:

En este tercer libro de la «Serie Legislativa» se recoge la Ley de Cultivos Marinos, aprobada en su día por las Cortes.

La agricultura tiene un gran futuro en España y las distintas autonomías deben impulsar con fuerza su desarrollo, regulándolo y ordenándolo. La Ley de Cultivos Marinos, como norma básica, pretende fomentar y coordinar este desarrollo.

Sobre esta base, la Administración central seguirá apoyando, en las primeras etapas, la formación de técnicos, estudios científicos y de nuevas tecnologías en el campo de la producción, alimentación y de los problemas derivados de posibles enfermedades, hoy no conocidas en las especies a cultivar.

Desde tales criterios se ha elaborado esta Ley que, unida a los avances científicos y tecnológicos, nos ha de llevar a aprovechar las favorables condiciones de nuestras zonas costeras.

REGLAMENTO DE PESCA Y NAVEGACION

(27 DE AGOSTO DE 1763)

Editor: Dirección General de Ordenación Pesquera.
Autor: Anónimo.

Año de edición: 1982. 238 páginas. P.V.P.: 500 pesetas.

DESCRIPCION:

La reproducción de los textos de esta publicación ha sido obtenida de un libro, firmado el 27 de agosto de 1763, en pleno reinado de Carlos III, en el que se recogía un completo Reglamento de Pesca que afectaba a la Matrícula de Mataró.

Con esta reproducción se salva, en cierto modo, un texto sumamente interesante de los orígenes de Cofradías de Pescadores de Cataluña, a la vez que permite conocer el tratamiento que a mediados del siglo XVIII se daba a las cuestiones pesqueras.

LA PROBLEMÁTICA DE LA PESCA EN EL NUEVO DERECHO DEL MAR

Editor: Secretaría General Técnica.

Autor: José Cervera Pery.

Año de edición: 1984. 228 páginas. P.V.P: 600 pesetas.

DESCRIPCION:

Desde una perspectiva jurídica se aborda la problemática internacional de la pesca y se analizan los siguientes aspectos: Mar Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva, el régimen de Alta Mar, la perspectiva de otros espacios, la pesca en el nuevo derecho del mar.

LA EUROPA AZUL

Editor: Secretaría General Técnica.

Autores: J. I. Cabrera Calvo Sotelo y J. Macau i Nadal.

Año de edición: 1986. 400 páginas. P.V.P. Agotado.

DESCRIPCION:

Trabajo descriptivo y sistemático de la política común de la pesca (recursos, estructuras y mercados), que fue galardonado con el XIII Premio Nacional de Publicaciones Agrarias, Pesqueras y Alimentarias del año 1985.

LIBRERIA NAUTICO-TECNICA ROBINSON
Fernando el Católico, 63 - 28015-MADRID
Teléfono 244 35 18 - Fax 243 51 41

SEÑALES DE SEGURIDAD DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

De acuerdo con el Convenio SOLAS/SEVIMAR, capítulo III, Regla 9, todos los buques deben señalizar adecuadamente los dispositivos y medios de salvamento, así como el acceso a los mismos.

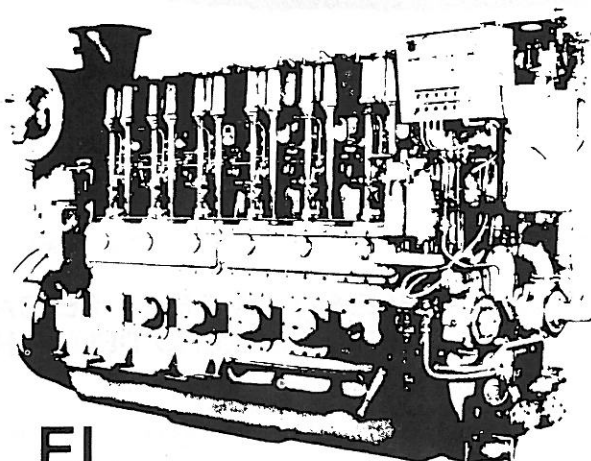
El Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 53 período de sesiones aprobó los signos utilizables de conformidad con el Convenio SEVIMAR, así como los signos recomendados para indicar la situación del equipo de emergencia y de los puestos de reunión y de embarco.

Las etiquetas representando estos signos están editadas por la LIBRERIA NAUTICA ROBINSON.

La lista completa de las etiquetas es la siguiente:

- A1 Abróchense los cinturones.
- A2 Cierren Puertas.
- A3 Arranquen motor.
- A4.1 Arríen botes salvavidas.

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



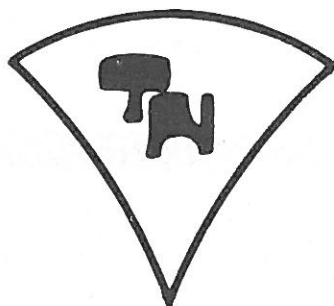
Anglo Belgian Corporation

OFICINA:

Ingeniero, Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO



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

- A4.2 Arrien balsas salvavidas.
- A4.3 Arrien bote de rescate.
- A5 Larguen tiras.
- A6 Abran rociadores
- A7 Abran alimentación de aire.
- A8 Suelten trincas.
- B1 Botes salvavidas.
- B2 Bote de rescate.
- B3 Balsa salvavidas.
- B4 Balsa salvavidas arriable con pescante.
- B5 Escala de embarco.
- B6 Rampa de evacuación.
- B7 Aro salvavidas.
- B8 Aro salvavidas con rabiza.
- B9 Aro salvavidas con artefacto luminoso.
- B10 Aro salvavidas con artefacto luminoso y fumígeno.
- B11 Chaleco salvavidas.
- B12 Chaleco salvavidas.
- B13 Traje de inmersión.
- B14 Aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia.
- B15 Radiobaliza de localización.
- B16 Responder de radar.
- B17 Bengalas para pedir socorro.
- B18 Bengalas con paracaídas.
- B19 Aparato lanzacabos.
- B20 Puesto de reunión.
- B21 Puesto de embarco.
- B22 Indicador de dirección.

Tenemos un póster a todo color con los dibujos y precios que les enviaremos gratuitamente si nos lo solicitan.

MEDICINA

BOSVELL, John; REIGER, George: Manual de supervivencia. 1982. 348 pág., il., 20 cm. **875 ptas.**

BOTET MUSONS, Francisco: Abordo y sin médico. 1981. 80 pág., 19 cm. **415 Ptas.**

COOTE, Jack H.: Manual de supervivencia en el mar.

1987. 364 pág., il., 22 cm. **1.150 Ptas.**

COSTA DE RIOJA, Carlos: Manual de supervivencia. Cómo salvar la vida en medios hostiles. 1982. 250 pág., il., 22 cm. **1.450 Ptas.**

FUNCKE, Michael: Guía médica de supervivencia. 1986. 194 pág., 20 cm. **600 Ptas.**

GALLAR MONTES, Fernando: Higiene naval. 1977. 373 pág., grab., 23 cm. **845 Ptas.**

GALLAR MONTES, Fernando: Primeros auxilios a bordo. 2.ª ed. 1983. 348 pág., il., 24 cm., tela. **1.060 Ptas.**

HAWORTH, Robert: Primeros auxilios a bordo. Guía práctica para navegantes. 1981. 115 pág., il., 20 cm., **580 Ptas.**

HOLLANDER, Neil; MERTES, Harald: Emergencia a bordo, ¿qué hacer? 1983. 271 pág., il., 22 cm. **1.540 Ptas.**

LAMOUREUX, Vicent B.: Higiene y sanidad a bordo. 1986. 176 p., il., 21 cm. **635 Ptas.**

O.M.S.: Guía médica internacional a bordo, completa con la descripción del botiquín de a bordo y la Sección Médica del Código Internacional de Señales.

FACILITACIONES DE VIAJES Y TRANSPORTES MATIMOS (I.M.O.)

- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional. (FAL) (E).

- Suplemento relativo al anexo de convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional. Ed. de 1986 (I).

- Modelos de impresos normalizados 1-6 (modelos FAL) (I).

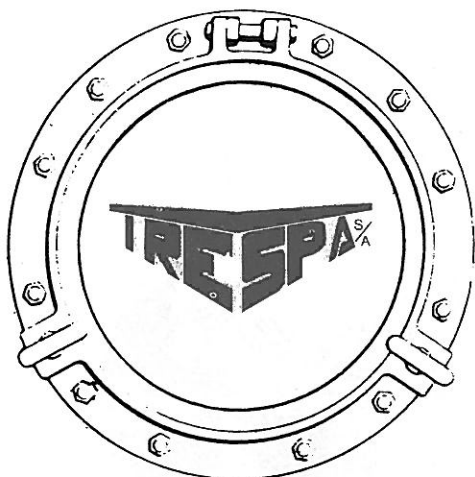
Declaración de carga.

Declaración de provisiones de a bordo.

Declaración de efectos de la tripulación.

Lista de la tripulación.

Lista de pasajeros.



SUMINISTROS INDUSTRIALES Y NAVALES

Lezo-Bide, 9

Telfs. 51 28 34.
51 24 70

PASAI DONIBANE
(Guipúzcoa)

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

VIAJES 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

CABLES

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

EFFECTOS NAVALES

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

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

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

MORRIS E. CURIEL, S. A.
Claudio Coello, 50
28001 Madrid (91) 4359520
Télex: 22884

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

MECANICA-CHAPA-PINTURA AUTOMOVILES

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.
Avda. de Ferrol, 11 (981) 873352
Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

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

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

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

TALLERES MECANICOS

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

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

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

TALLERES NAVALES

TALLERES MEDIN. Varaderos de la Dársena. La Coruña (981) 207068
EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063
NAPESCA. Urb. El Cebadal, Vial 11, Parcela 234. Las Palmas de Gran Canaria .. (928) 277521-279531
266247-220500

TURBOCOMPRESORES NAVALES

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

VIVIENDAS

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

JEROGLIFICOS:

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

Número 1:
(V) (ANCIA - D - O) = VAN CIANDO.
Número 2:
(BAL - E - A) (RES) = BALEARES





astilleros
ARMON sa

CONSTRUCCION Y REPARACION DE TODO TIPO DE BUQUES DE ACERO HASTA 60 M. DE ESLORA Y 500 T.R.B.
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 servícos.

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

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



CAIXA GALICIA