

# txalupa

portuondo kirol ontzien elkarte

Junio 2008 Ekaina

Depósito Legal: BI-1797-08



ASOCIACIÓN EMBARCACIONES RECREO PORTUONDO

Plaza San Andrés, 1 • Ander Deuna, 1 • 48395 SUKARRIETA

Apdo. de correos, 30 • 48370 BERMEO

Web: [www.asociacionportuondo.org](http://www.asociacionportuondo.org) • e-mail: [contacta@asociacionportuondo.org](mailto:contacta@asociacionportuondo.org)

Tfno. 639 213 848

## EDITORIAL

Estimados Socios:

**E**fectuando un somero balance de las tareas realizadas y algunos hechos que se han producido durante este último año que cerramos, podríamos resaltar, en primer lugar, la denuncia a la que nos enfrentamos por reparar el fondeadero; en segundo lugar, los numerosos cambios de embarcaciones que hemos realizado, trasladándolas de unas cordadas a otras, como consecuencia del cambio en el trazado de los canales y los desplazamientos de los arenales; en tercer lugar, la oleada de robos a los que nos estamos viendo sometidos en el fondeadero, y el poco resultado que hemos obtenido, por parte de las autoridades, en cuanto a la vigilancia del mismo.

En otro orden de cosas queremos agradecer a Fernando Romero, ex-Tesorero de esta Junta, los desvelos y los malos ratos que ha tenido que soportar, por llevar y dejar las cuentas y los libros, por primera vez en la historia de esta Asociación, al céntimo. Lamentamos profundamente que, por cuestiones personales, nos haya tenido que abandonar.

Por otro lado, recalcar una vez más, lo poco que nos preocupamos, muchos de nosotros, por el cuidado de nuestras embarcaciones, y más aún por las cordadas.

A la fecha en que recibáis esta revista, estaremos reparando y renovando las cordadas, que, como consecuencia del invierno, y más éste con los temporales que hemos sufrido, han quedado en bastante mal estado. Os sugerimos que deis una vuelta por el fondeadero para controlar el estado de vuestros amarres, antes de echar al agua vuestras embarcaciones.

No queremos acabar sin hacer una mención especial al éxito que ha representado la colocación de los txintxorros comunitarios sitios en el pantalán y en el embarcadero, con un uso por encima, incluso, de lo previsto.

La Junta Directiva  
de la Asociación "Portuondo"  
de Embarcaciones de Recreo

## EDITORIALA

Bazkide hori:

**I**garo den urtean gertaturikoa eta egin duguna aztertuz, azpimarra genitzake: ontzitegia konpontzeagatik jaso genuen salaketa, hainbat ontzi tokiz aldatu dugula, lokailu batetik beste batera, areatzak eta ur-bideen aldaketen ondorioz, eta, azkenik, jasan ditugun lapurretak, hauen aurka agintarien erantzunik jaso ez dugularik, hau konpontzeko edota ontzitegia jagoteko.

Aukera hau aprobetxatu nahi dugu Fernando Romerori, Batzorde honen Altzorzain-ohiari eskerrak emateko hainbeste lan, atsekabe eta haserre jasan behar izateagatik Batzorde honen kidea izateagatik eta, lehen aldiz, elkarte honen liburu eta kontuak argi eta garbi eraman izateagatik. Benetan sentitzen dugu berak bere eginkizunetan ez jarraitzea Batzorde honetan, arrazoi pertsonalak direla eta.

Bestalde, berriro esan gura dizuegu guztion eginkizuna dela lokailu-sokak zaintzea, bakoitzak bere txalupa zaindu behar duen legez.

Aldizkari hau jasotzen duzueneko, lokairuak konpontzen eta berriztatzen egongo gara, hauen egoera txarra eta larria da eta azken aldi honetan jaso ditugun enbaten ondorioz. Hau dela eta, ontzitegitik pasatzea gomendiatzen dizuegu, zuen itsasontzi eta lokailuen egoera zelatatzeko eta ikusteko txalupa uretara bota baino lehen.

Azkenik, pasa den urtean erositako txintxorren arrakasta eta onarpena azpimarratuko dugu, bai ontziralekuan bai pantalanean jarritakoak oso erabiliak izan direla (espero genuen baino askoz gehiago).

Agur bero bat,

Portuondo Kirol Ontzien  
Elkartearen Zuzendaritza Batzordea

## TXINTXORROS DE LA ASOCIACIÓN

La Asociación ha adquirido algunos txintxorros más, del mismo tipo que los anteriores, a fin de amarrar 3 de ellos en el pantalán (verdes) y otros 2 en el embarcadero de Usparitxa (azules).



Dado que, al final de la pasada temporada los candados de los mismos habían quedado inutilizados, se han puesto nuevos candados, cuya llave podréis obtener cambiándola por la anterior y, en caso de que no la poseyeráis, previa presentación del carnet de la Asociación en el Bar La Marisma.

Pedimos a los usuarios el mayor respeto y cuidado de unos recursos adquiridos con el dinero de todos los asociados, incluyendo el cierre del correspondiente candado tras el uso del txintxorro, así como el respeto por su ubicación, según su color.

## REPARACIÓN DE CORDADAS

Durante las últimas semanas, coincidiendo con las mareas apropiadas, se han venido realizando reparaciones de diversa índole en las cordadas de nuestro fondeadero, con la colaboración de algunos (la verdad es que pocos) socios.

Los "muertos" que han sido movidos por los temporales de invierno hasta 5 metros desde su ubicación inicial, están ahora en su sitio, y aquellas "estachas" que estaban rotas o con distinto grado de deterioro, han sido reparadas o substituidas.

Sin embargo, la presencia de algunas embarcaciones ha dificultado estas labores, por lo que se hace necesario que cada amarrista revise su "estacha" y repare aquellos desperfectos que observe, para lo que dispone del material necesario en la garita de la Asociación.

## EL MOJOJÓN: SIEMPRE DEBE SER COCIDO

El "mojojón" o mejillón es un marisco bivalvo, que tiene sus dos conchas, negras, unidas por una charnela que permite la apertura y da lugar a la entrada de agua que, filtrada por un sistema de inhalación, hace posible que los nutrientes en suspensión sean aprovechados por el molusco. Su carne es de color anaranjado o rojizo, más intenso en las hembras que en los machos. El mejillón de nuestras costas, en estado salvaje, alcanza una longitud de unos 8 centímetros, que es superada por los ejemplares cultivados.



Los "mojojones" son ricos en proteínas y tienen poca grasa, pero el contenido de sus ácidos grasos, saturados, monoinsaturados y poliinsaturados es muy equilibrado. Son ricos en vitaminas, especialmente en tiamina, riboflavina y niacina, y fuente indicadísima de ciertos minerales, como calcio, hierro, yodo, magnesio y potasio. Gastronómicamente, es un marisco muy sabroso, capaz, por sí solo, de constituir un plato, de ser ingredientes de calderadas, ensaladas, mariscadas, etc., y de figurar como guarnición de muchos y selectos platos de pescado.

Una vez recolectado el mejillón, ha de someterse obligatoriamente a un proceso de depuración que asegure la destrucción de las bacterias. Pero la depuración no es suficiente para eliminar algunos microorganismos que desaparecen durante el proceso de cocción que, por ese motivo, es necesario para asegurarnos la salubridad del producto.

Fuente: Web del FROM (M° de Agricultura, Pesca y Alimentación)

## Nuestra seguridad en la mar (II)

### CAPITULO 4:

### USO Y UTILIZACIÓN DEL EQUIPO DE RADIO VHF Y OTROS EQUIPOS DE COMUNICACIÓN:

#### 4.1. Sobre el VHF:

Desde mi punto de vista, un equipo de VHF es un elemento de seguridad indispensable en cualquier embarcación. El teléfono móvil nunca puede eclipsar las prestaciones de las radio marinas por su relativo alcance.

La sigla VHF significa "Very High Frequency" (muy alta frecuencia). Los equipos transmiten en un rango de 156 a 158 Mhz (55 canales internacionales) y reciben entre 156 y 163 Mhz con potencias nominales de 1 a 25 watts (elegiremos la de 1 watt para una mejor transmisión cuando las estaciones de trabajo se encuentren próximas).

La transmisión puede ser de dos formas: Simple y Duplex. La simple involucra una frecuencia y nos permite un ida y vuelta sin inconvenientes. La duplex significa que ese canal emite por una frecuencia y recibe por otra, lo cual impide la comunicación barco a barco. Este tipo de transmisión se utiliza por las estaciones Radiocostas cuando se requiere un servicio telefónico a través de ellas (generalmente son los canales 20's).

El alcance de transmisión de un equipo VHF es:  $2,2 \times \text{raíz cuadrada de la altura al cuadrado de la antena propia más la altura al cuadrado de la antena del equipo receptor}$ , por lo que a mayor altura de antena mayor alcance de transmisión.

#### 4.2. Características del VHF:

Dejando de lado las características técnicas, nos centraremos en las especificaciones generales que deben ser tenidas en cuenta en un equipo de VHF:

- *Selección de canales:* En las radios actuales se usan dos sistemas principalmente:
  1. *Perilla rotatoria:* girando el dial se alcanza el canal deseado.
  2. *Teclado:* una de "Up" y otra de "Down" que permiten seleccionar el canal deseado.  
Algunas radios tienen botones de selección de canal en el micrófono y en la misma radio, pero todas deben llevar un botón especial que sintoniza inmediatamente el canal 16 (canal internacional de llamada y Emergencia).
- *Memoria de canales:* Posibilidad en algunos aparatos de almacenar en su memoria los canales que se utilizan más a menudo (generalmente se podrá almacenar entre 5 y 10 canales).
- *All-Channel scan:* Exploración de todos los canales escuchando cada canal disponible sucesivamente.

No es una función muy interesante pues obliga a escuchar canales en los cuales no se tiene mucho interés.

- *Timed Scan:* Como la anterior función con la diferencia que solamente escucha un canal activo por un predeterminado período de tiempo (4 a 7 segundos) antes de seguir adelante con el canal que se está a la escucha.
- *Priority Scan:* Asigna prioridad al canal 16.
- *Dual Watch:* Escanea el canal 16 y otro canal de su elección.
- *Tri-Watch:* Escanea el canal 16 y otros dos canales (en algunos equipos viene predeterminado el canal 9 como canal de escucha además del 16, esto es debido a que en algunos países la guardia costera o el Servicio de salvamento correspondiente utiliza este canal como de trabajo. No es nuestro caso, pues aquí en Salvamento Marítimo utilizamos como canales de trabajo el 10 y el 74).
- *Microteléfono de mano:* Casi todos los aparatos ofrecen un micro de mano con interruptor PTT (para poder transmitir pulsándolo)
- *Altavoz externo:* Es conveniente que si el equipo va instalado bajo cubierta o en cabina, se instale un altavoz exterior para mejorar la escucha.



#### 4.3. Consejos para operar un VHF:

- Reservar el uso de nuestra radio únicamente a las conversaciones importantes para evitar la saturación de frecuencias.
- Antes de emitir por un canal, esperar a que esté desocupado.
- Respetar la asignación o competencias de cada canal:  
Generalmente los canales 10's suelen ser para uso de operaciones portuarias o salvamento. En nuestro caso el canal 10 es el utilizado por nosotros en Salvamento Marítimo, el 12 es el utilizado por Prácticos Bilbao, el 14 es el utilizado por Prácticos Santander y Pasaia, y el 9 es el que se utiliza para contacto con puertos deportivos y club náuticos aunque también lo utiliza el Práctico de Bermeo.

- Nombrar al destinatario de nuestra llamada tres veces, antes de identificarnos (también tres veces).
- En caso de problemas de comunicación o para estar seguros de haber entendido, utilizar el alfabeto internacional si fuera necesario.
- El canal 16 solo se debe utilizar en llamadas de Emergencia y de llamada a otra estación. Las llamadas a otras estaciones que no requieran temas de Seguridad deben ser muy breves e ir seguida su continuación en un canal de trabajo acordado por ambos interlocutores.
- Transmitir con potencia de salida 1 W cuando el receptor sea una estación cercana.
- Estar siempre a la escucha en el canal 16 VHF.

#### 4.4. Uso indebido del VHF:

Solo con pararnos unas cuantas horas a escuchar el VHF, podremos comprobar que se escuchan un sinnúmero de diferentes conversaciones indebidas. Pero sin duda el uso indebido del VHF es el que se hace con el canal 16. Al tratarse del canal de escucha por excelencia es también en el que se producen mayor número de interferencias de uso impropio con el peligro que esto supone. Por eso siempre es recomendable tratar de pensar previamente lo que vamos a hacer y decir a través de la emisora sin ponerse a llamar de manera inmediata ante cualquier situación. Se realizarán las transmisiones necesarias y cada una de ellas durará justo lo que deba durar. Tener la precaución de escuchar previamente el canal 16 o el canal de trabajo por el que se desea hablar para ver si está ocupado y no interferir a la estación que la esté utilizando. Finalmente, recordar que hay que utilizar el canal adecuado para cada tipo de conversación que se desee realizar y que una vez terminada la llamada, hay que comprobar que no se deja el transmisor en marcha.

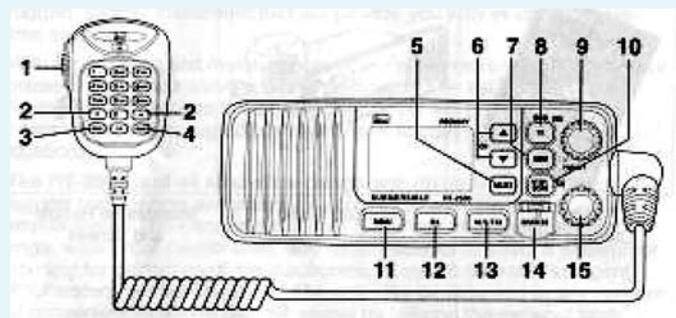
#### 4.5. DSC: Llamada Selectiva Digital:

Muchos de vosotros estáis ya instalando equipos de VHF con el DSC. Ante el gran desconocimiento que se está observando en la utilización de estos equipos, os propongo tengáis en cuenta las siguientes indicaciones:

Cualquier usuario que adquiera un equipo de VHF en la actualidad debería pensar en modelos dotados de Llamada Selectiva Digital (DSC) homologados para el sistema GMDSS. Así se asegurará que, a partir del año 2008 y con la implantación del GMDSS para todas las categorías de embarcaciones, su equipo siga siendo válido.

En la actualidad la Llamada Selectiva Digital está plenamente operativa. Las estaciones costeras están preparadas para recibir llamadas de emergencia en

ese procedimiento, si bien dichas estaciones siguen a la escucha en el canal 16 VHF, destinado a las llamadas de emergencia. Los Radiotransmisores de llamada selectiva digital permiten al usuario trabajar con este método y enviar llamadas, que tanto pueden dirigirse a un barco individual, a un grupo de barcos o a una estación costera. Por supuesto también puede enviar llamadas de emergencia en caso de hallarse en un apuro. Describiremos los procedimientos un poco más abajo.



#### ¿Qué es el DSC (Digital Selective Call). Llamada Selectiva Digital?

La llamada Selectiva Digital es un tipo de establecimiento de llamada de radio que ha sido elegido por la IMO (Organización Marítima Internacional) como un estándar internacional de llamada radio marítima en frecuencias VHF, Onda Medio y Onda Corta. El DSC es parte del GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), SMSSM (Sistema Mundial de Salvamento y Socorro Marítimo) y su función primordial es el enviar mensajes de socorro con una posición GPS al Centro de Salvamento de su zona y a todas las embarcaciones que se encuentren dentro de su rango de transmisión.

En VHF la DSC usa el canal 70 (156.525 MHz), canal prohibido para el uso de voz desde hace ya años, para transmitir y recibir señales digitales. No transporta ninguna señal de voz. La señal digital incluye el MMSI (Maritime Mobile Service Identity, o número de identificación de la estación) del emisor y del receptor. También puede incluir una referencia para el canal de trabajo al que el receptor puede cambiar para usar comunicación de voz.

El MMSI identifica al barco y es la llave en las llamadas selectivas. Cada barco equipado con DSC posee uno, que se usa en los distintos aparatos de a bordo. Es vital, al adquirir un aparato dotado de DSC, pedir al proveedor que registre ese número en la Dirección General de Marina Mercante.

Con ello dicho número se incluirá en el directorio mundial del IMO, que viene a ser una especie de listín telefónico.

Las llamadas efectuadas en DSC. Llamada Selectiva Digital pueden ser de las siguientes categorías:

- Llamadas comerciales: destinadas a un buque o estación costera determinada —se habrá marcado su MMSI— de forma que los demás barcos que están a la escucha la ignoran.
- Llamadas con prioridad: destinadas a todos los buques o estaciones situados al alcance de la llamada.
- Llamadas de grupo: enviadas a un grupo determinado, algo que permite el uso del número MMSI.
- *Las más importantes son las llamadas de emergencia, que se disparan tras desproteger el botón rojo de emergencia y apretarlo. A continuación y mediante el uso del teclado, el usuario puede incluir en la llamada información sobre el tipo de emergencia de qué se trata.*

En efecto, se han establecido categorías de emergencias que el mensaje digital puede transmitir en su secuencia, y que son las siguientes:

*Abandono de buque – Sin gobierno – Colisión  
Fuego – Vía de agua – Embarrancada – Escora  
Hombre al agua – Piratería – Hundimiento – Otros*

Tras seleccionar uno de esos casos mediante el teclado, basta pulsar el botón de emergencia una segunda vez, manteniéndolo pulsado durante cinco segundos, para mandar la alerta. En ella se incluye el MMSI del barco, el tipo de emergencia y la posición del barco. Ésta puede haberse introducido manualmente o puede venir de un **GPS conectado mediante un interface NMEA al transmisor que es lo recomendable**, pues todos sabemos el gran momento de tensión que se vive cuando estamos ante una emergencia y lo fundamental que es el tiempo de reacción en el momento de enviar esa emergencia para ser asistidos, y si debemos de introducir los datos del GPS manualmente se perderá tiempo y seguramente se cometerán errores por el nerviosismo propio del momento.

El aparato repetirá la emisión de alerta cada cuatro minutos hasta ser escuchado por una estación de salvamento Marítimo. Esta estación efectuará un “Acknowledge” (reconocimiento de la llamada), en el mensaje de reconocimiento de la estación se incluye un canal de trabajo al cual el transmisor cambia automáticamente al recibir respuesta y se puede realizar contacto radio vía VHF. En cuanto esto ocurra el usuario sabe que su llamada ha sido recibida.

**Precaución:**

**No hay que usar nunca el botón de emergencia para hacer una llamada de prueba.**

Las falsas alarmas son muy perjudiciales para el sistema de rescate GMDSS y pueden ser motivo de sanción. Al escuchar una llamada de emergencia proveniente de otro barco, los barcos deben mante-

nerse a la escucha pero no responder. Esta espera dura cinco minutos, pasados los cuales es lógico asumir que ninguna estación costera ha recibido la llamada y puede entonces otro barco entrar en acción. Por eso se insiste en que no hay que transmitir ningún relay o puente en caso de llamada de emergencia hasta pasados los cinco minutos. Si transcurre ese tiempo y no se ha oído, en el canal 16, ninguna intervención de la costera, entonces hay que hacer realizar un “Acknowledge” (reconocimiento de llamada) por el DSC y realizar una llamada de relay por el 16. En este caso se acudiría inmediatamente a asistir a la embarcación que ha lanzado el Distress y se pondrá en contacto con la estación de Salvamento más cercana reportándole la incidencia.

**Es importante que si se recibe un “Distress” de una embarcación próxima a la suya, siempre se ponga a disposición del Centro de Salvamento para colaborar en las labores de rescate.**

*¿Cómo llamar a otra embarcación a través del DSC?*

Todos los barcos cuyos emisores-receptores están adaptadas al DSC mantienen la escucha en el canal 70 además del canal 16. Como se ha dicho, el canal 70 es exclusivo para las llamadas digitales. Un transmisor DSC avisa automáticamente cuando recibe una llamada destinada a su MMSI. El manual del aparato describe las funciones y posibilidades para recibir llamadas o efectuarlas. Si el aparato receptor tiene almacenado en su agenda el número MMSI del emisor, el nombre del barco que llama aparece en la pantalla. Al responder, automáticamente ambos aparatos se conmutarán al canal de trabajo elegido y ambos comunicantes podrán hablar libremente en dicho canal. Por eso es preciso conocer el MMSI del barco al que se quiere llamar, pues equivale a su número de teléfono.

También, si se sabe que el barco en cuestión tiene DSC puede uno mandar una llamada general en baja potencia, y dirigida a la zona geográfica donde se encuentra el barco en cuestión. Las coordenadas se pueden seleccionar antes de emitir la llamada. Inmediatamente, las dos estaciones pasan a emitir y recibir en el canal de trabajo elegido y pueden hablar libremente por el equipo de VHF.

Colaboración: **Iñigo Porturas Izagirre**

Controlador de Salvamento y Seguridad Marítima del Centro de Salvamento Marítimo de Bilbao.

(continuará en próximos números)

El artículo completo se encuentra en nuestra web:  
[www.asociaciónportuondo.org](http://www.asociaciónportuondo.org)

## **MANTENIMIENTO**

Nos encontramos en una época del año en el que podemos aprovechar para reparar, mantener y mejorar muchas cosas de nuestra embarcación.



Nos faltan pocos días para llegar al periodo veraniego.

En este momento las náuticas y los talleres marinos suelen estar bajos de trabajo y suele ser buen momento para reparar, limpiar y arreglar todo aquello que se nos ha roto, se haya desconchado o deteriorado en la pasada campaña.

Por otra parte, los que tenemos la embarcación en tierra, podemos decidirnos a acometer, por nuestra propia mano, pequeños trabajos.



Con el paso de los meses todo lo que se encontraba adherido a la obra viva de la embarcación como, el "lapatxiku", las algas y el verdín, se encuentra completamente muerto. Con una rasqueta, un cepillo y un poco de agua, es fácil hacer que se desprenda y dejarla completamente limpia de esta forma podemos comprobar si tenemos golpes o desperfectos que se encontraban ocultos y así proceder a repararlos.

De esta forma, nos encontramos en disposición de tener la embarcación lista, para pintar la patente, de cara a la temporada próxima.

## **Motores**

Lo mismo podemos hacer con el motor, los que tengamos una embarcación con motor.



Suponemos que cuando terminó la temporada anterior, al sacar el motor del agua salada, lo habremos pasado por agua dulce, le habremos quitado las bujías y habremos inyectado aceite a los cilindros, rociando todo el motor con algún líquido antioxidante. Ahora solo nos quedaría limpiar la cola y rociarla o pintarla con algún líquido anti-incrustante y engrasarla y cambiarle el aceite si procede.



## **Botes de remo**

Los que estamos en posesión de botes a remos sin motor, lo tenemos más fácil.

Procederemos solamente a desmontar las "tostas" de proa y popa y algunos elementos que tengamos de madera, para lijarlos y repararlos. Posteriormente estarán preparados para barnizarlos o pintarlos.

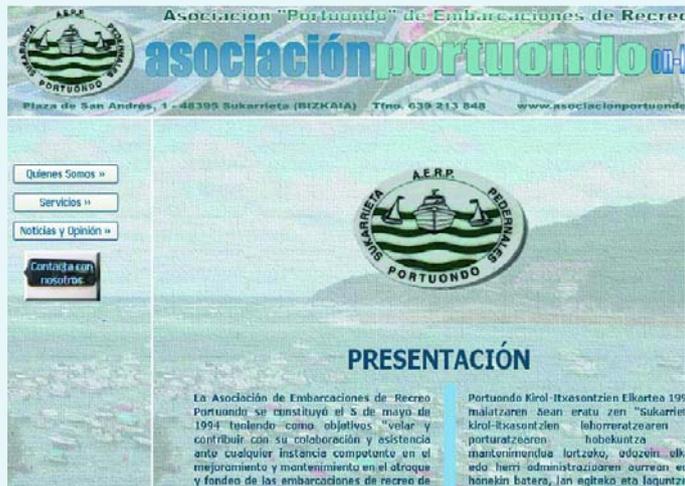
También procederemos a lijar los remos para pintarlos, barnizarlos o proteger con fibra de vidrio las palas, para que al no estar en contacto con el agua salada no se desarmen por el efecto del hinchado de la madera.

Si los estrobos se encuentran deteriorados, procederemos a su sustitución. En un próximo artículo aprenderemos a hacer estrobos.

[www.asociacionportuondo.org](http://www.asociacionportuondo.org)

## UNA NUEVA IMAGEN PARA NUESTRA WEB

Aquellos de vosotros que haya accedido recientemente a nuestra Web, habrá podido ver que a cambiado su imagen.



No sólo hemos intentado actualizar su imagen, sino también, lo que nos parece más importante, actualizar sus contenidos, proporcionando nuevos servicios y haciendo más accesibles los ya existentes.

Junto a las páginas dedicadas a presentar la Asociación o las de Anuncios, hemos incorporado otras que creemos serán interesantes. En particular, dentro de Amarres, se incorpora una sección que incluye datos sobre las embarcaciones amarradas en el fondeadero, con su ubicación por cordadas, así como otra de Publicaciones en la que podréis encontrar, tanto las aportaciones de varios colaboradores en materia de Tecnologías Marinas, sobre los Dragados en Urdaibai, etc, ..., como diversos documentos de tipo legal y normativo que nos afectan.



Nos gustaría recibir cuantas opiniones y/o aportaciones fuera posible, a fin de complementar y mejorar los contenidos de nuestra Web, y convertirla, no sólo en una fuente de información útil para los socios, sino también una vía de comunicación entre nosotros.

## HEMEROTECA

### SUKARRIETAKO UDALAK "PORTUONDOKO" FONDEADERO ERROMATARRA KONPONDUKO DAU

Portuondoko untzitegi erromatarra konpontzeko proiektua Busturialdeko erromatar garaiko ondare turístico-kulturalaren osagarria da. Sukarrietako Udalak, Urremendi Landa Garapenerako alkartearen bitartez, badia berreskuratu gura dau, paisaia hobetzeko.

Sukarrieta eta MundaKa arteko portu hau, Foruko erromatar asentamenduagaz eta Arteagako harrobiagaz batera, Busturialdean erromatar herria egoteak daukon garrantzi kulturalaren eta historikoaren testigua da. Bai Sukarrietako Udalak, bai Urrimendi Landa Garapenerako Alkartek gertaera historiko hau beharrezko proiektu baten bidez berreskuratu eta ezagutzera emotea gararantzitsua ikusi dabe, inguruan turismoa eta kultura bultzatzeko.



Proiektuaren barruan badia eta Portuondoko zati urtenak babestutako kala dagoz. Portuondoko untzitegia berreskuratzeko proiektuko beharrak, ingurua atondu eta egokitzea izango dira, paisaia aberats eta bisitagarria izateko. Hiru panel ipiniko dabez azalpenakaz, bisitariak badiaren informazio zuzen eta zehatza izan dagian.

Artículo publicado en la revista URREMENDI

## GRANDES TORMENTAS O DESASTRE NATURAL

Primero fue el 11 de diciembre de 2007, en el que vientos de 130 km por hora en Matxixako y olas de más de 11 metros de altura, además de romper el espigón exterior del puerto de Bermeo, acabó con lo que quedaba del pantalán A de Portu Zaharra (aún no reparados los daños producidos por el temporal del invierno pasado) y destrozó, literalmente, el pantalán B.



Después llegó el 12 de marzo y, además de llevarse los restos del pantalán B, acabó con el C.

¿Y a continuación qué? A continuación llegó EKP con un nuevo destrozo: el de la moral de los usuarios del puerto que habían sufrido daños en sus embarcaciones en uno y otro temporal y que, lejos de recibir soluciones para reparar éstos y arreglarlo con los seguros, se han encontrado con disquisiciones de diferente tipo; que si se trataba de un desastre natural, que si la culpa la tenían embarcaciones mal amarradas o que excedían en su eslora a lo previsto, que si.... Total, "echar balones fuera" ante un problema del que, hasta el menos



Olas de 11 metros <sup>(1)</sup>

experimentado de los usuarios, hubiera podido prever el desenlace: 'si no se arregla el pantalán A, el nuevo temporal lo sufrirá el B; cuando desaparezca el B, el siguiente temporal acabará con el C, y así sucesivamente'.



Así fue <sup>(1)</sup>

Lo que aún parece más grave es que, a mediados de abril, llegan los recibos del primer semestre de 2008 (enero a junio) hasta a aquellos amarristas que han visto sus barcos dañados por el desastre y los que, habiéndose salvado de una u otra forma, tienen su sitio en los desaparecidos pantalanes A,B y C.

Para más 'inri', cuando estos usuarios han reclamado la inexistencia del servicio por el que se les quiere cobrar, en un acto de "graciosa indulgencia", EKP les propone pagar "tan sólo" la mitad de la cuota de este periodo.



Así quedó

Si bien formalmente el asunto está fuera de nuestra competencia como Asociación, no podemos dejar de preocuparnos y solidarizarnos con aquellos de nuestros socios que amarran en el llamado Puerto Deportivo de Bermeo y, por ende, con todos los usuarios de estas instalaciones. Si en algo podemos ayudar, aquí estamos.

<sup>(1)</sup> Fotos cedidas por Itxaso Basterretxea