

txalupa

portuondo kirol ontzien elkarteak Agosto 2008 Abuztua



ASOCIACION EMBARCACIONES RECREO PORTUONDO

Plaza San Andrés, 1 • Ander Deuna, 1 • 48395 SUKARRIETA
Web: www.asociacionportuondo.org

Apdo. de coneos, 30 • 48370 BERMEO
e-mail: contacto@asociacionportuondo.org Tfno. 639 213 648

Editorial

Estimados socio:

Este año, de cara a la próxima Asamblea General, esta Junta Directiva había tomado la decisión de dimitir, como se hace cada año por Estatutos, pero además muchos de nosotros habíamos decidido no presentarnos en ninguna candidatura posterior.

¿Por qué esta decisión?; porque nos hemos convertido en una “Junta de mínimos”, que estamos para ordenar media docena de botes, reparar cuatro cadenas, colocar media docena de muertos y que, por lo visto, no lo hacemos tan bien, ya que tenemos que aguantar las impertinencias de más de uno.

El fondeadero se encuentra más o menos ordenado y consolidado, *a pesar de que es “alegal”*, puesto que, como Asociación de Embarcaciones, la Administración no nos reconoce como un fondeadero legal.

¿Por qué no podemos tener un fondeadero legal si la Administración permite la venta de barcos legales a tres náuticas en Urdaibai?. ¿Qué haría esa misma Administración si, en lugar de embarcaciones, fueran 500 automóviles los que no tuvieran un lugar para aparcar?, ¿no construirían uno o varios nuevos parking?.

Cada nuevo año nos encontramos con más asociados con barcos nuevos y más grandes, ya que el nuevo puerto deportivo de Bermeo se encuentra colapsado, así como el de Mundaka; y nuestra Asociación tiene que solucionar el fondeadero de estos nuevos barcos. Todo esto, sin ningún apoyo de la Administración y con la total oposición del Patronato de Urdaibai.

En Arketas hay más de 100 embarcaciones, en Murueta 15 ó 20, en Busturia 30, en Sukarrieta unas 350; en total más de 500 embarcaciones fondeadas en la Ría, sin que permitan ningún tipo de regulación de esos amarres. ¿Qué harían con todas ellas si no existieran los fondeaderos?.

¿Como se consiente que, a lo largo del verano, nuestros coches se conviertan en bombas rodantes, al tener que transportar gasolina y gasoil dentro de ellos, por la

Editoriala

Bazkide hori:

Aurten ere Zuzendaritza Batzorde honek kargu-uzteko erabakia hartua zuen, Estatutuetan arabera urtero egin behar den bezala, baina gainera gehienok erabakita genuen hurrengo hautagai-zerrendatan berriro parte ez hartzea.

Ebazpen honen arrazoia zera da: ‘gutxienezko batzorde’ bilakatu gara itsasontzi batzuk ordenatzeko, kate pare bi jartzeko, edota arri-aingura batzuk ipintzeko, eta gainera badirudi hori ere ez dugula hain ondo egiten, baten batengandik jasan behar izan dugun petralkeria ikusirik.

Ontzitegia nahiko ordenatuta eta bermaturik dago, nahiz eta legez kanpo egon, Administrazioak ez baikaitu legezko ontzitegi legez aintzat hartzen.

Zergatik ez dezakegu legezko ontzitegi bat izan, Administrazioak Urdaibain hiru itsas-dendei itsasontziak saltzeko baimena ematen dien bitartean? Zer gertatuko litzateke, itsasontzi ordez, 500 auto izango balira aparkatzeko tokirik ez daukatenak? Ez lituzkete aparkamenduak eraikiko?

Urtero etortzen dira elkarkide gehiago itsasontzi berri eta handiagoekin, Bermeoko kirol-portua eta Mundakako portua gainezka daudelako, eta elkarte honek irtenbidea eman behar dio itsasontzi berriek sortutako arazoari, Administrazioaren laguntzarik eza eta Urdaibaiko Patronatoaren oposizioarekin.

Arketas-en 100 itsasontzi baino gehiago daude, Muruetan 20 inguru, Busturian 30, eta Sukarrietan 350 inguru. Guztira, Mundakako itsasadarrean 500 itsasontzi baino gehiago daude, egoera hau arautzea baimentzen ez delarik. Zer gertatuko litzateke ontzi guzti horiekin ontzitegi horiek ez izatekotan?

Eta batik bat, zergatik onartzen da udan gure autoetan gasolina eta gasoila eraman behar izatea, honek dakarren arriskuarekin, bestela erregairik lortu ezin dezakagulako?

imposibilidad de proveernos de combustible de otra manera?.

Pensamos que, como Asociación de Embarcaciones, ha llegado la hora de hacer algo más. Nuestro objetivo, a medio o largo plazo, es conseguir un fondeadero en Portuondo que reúna las características de un puerto deportivo. Por ello, a corto plazo, tenemos que encontrar la vía de contacto legal con la Administración, puesto que por nosotros mismos no podemos llevar este objetivo a buen puerto.

Las ventajas más importantes serían, en primer lugar, la desaparición de botes, estachas boyas de delante de las playas; en segundo lugar, disminuir el impacto medio ambiental al ser el espacio ocupado por las embarcaciones mucho menor; y, en tercer lugar, que las embarcaciones se encontrarían mucho más protegidas, pudiendo pasar los inviernos a resguardo de los temporales, además de conseguir el calado necesario para que las embarcaciones no varasen en bajamar.

Finalmente, una vez realizado el proyecto, el mantenimiento del mismo sería mínimo.

Si tenemos que seguir como Junta, nos hemos dado un año más de plazo para poder comprobar que, todo esto que os contamos, es o no mejorable y si tenemos futuro o no como Asociación de Embarcaciones, y si la Administración quiere o no ayudarnos a regular las embarcaciones en Urdaibai.

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

NOTA ACLARATORIA Y DISCULPA

Algunos miembros de anteriores Juntas Directivas de la Asociación, encabezados por Imanol Unzurrunzaga Goikoetxea, nos remiten la siguiente nota relativa al último número publicado de nuestra revista:

Txalupa en su último número de junio 2008 viene a decirnos que "por primera vez en la historia de esta Asociación se han llevado y dejado las cuentas y los libros al céntimo". La versión al euskara dice: "...argi eta garbi eraman izateagatik liburu eta kontuak". Estas líneas expresan, cuando menos, falta grave de confianza y respeto a la labor de Juntas anteriores en la historia de la Asociación de Embarcaciones de Recreo Portuondo.

Como extesorero de esta Asociación y de acuerdo con otros miembros de la Junta anterior convencidos de que dimos siempre cuentas claras y limpias (argi eta garbiak) y al céntimo, exijo

Itsasontzien elkarte bezala zerbait gehiago egin behar dugula argi dugu. Gure helburua epe ertain edo luzean Portuondon kirol-portu batek dituen ezaugarriak duen ontzitegia eskuratzea da. Hau dela eta, epe laburrean Administrazioarekin legezko kontaktu bidea lortu behar dugu, geuk bakarrik, geure kabuz, ezin dugulako xede hori eskuratu.

Hau lortzekotan, hondartzen aurrean dauden itsasontziak desagertu lirатеke. Gainera, ingurugiroarekiko eragina txikiagoa izango litzateke erabilitako gunea txikiagoa izango litzatekeelako, eta, azkenik, itsasontziak babestuago egongo lirатеke neguak eta urte osoko enbatak jasan ahal izango luketelarik, eta itsas-beherean ez lirатеke lehorrean geratuko.

Halaber, proiektua egin eta gero honen mantenimendua eskasa izango litzateke.

Zuzendaritza Batzorde bezala jarraitu behar badugu, urte beteko epea eman diogu geure buruari esandako guztia posible den ikusteko: egoera hoberantz joan daiteke eta elkarte bezala etorkizuna dugun, eta Administrazioak lagundu gura digun Urdaibaiko itsasontziak arautuz.

Portuondo Kirol Ontzien Elkartearen Zuzendaritza
Batzordea

rectificación pública al Editorial en Txalupa de junio 2008.

Una vez revisado el contenido de la Editorial a que se refieren, debemos reconocer que la redacción de la misma puede inducir a errores que no estaba en nuestra intención provocar. Cuando nos referíamos, en las líneas dedicadas a nuestro dimitido Tesorero, a que "*se han llevado y dejado las cuentas y los libros al céntimo*", no era más que un reconocimiento y agradecimiento, por nuestra parte, a Fernando que, gracias a su detallada y pormenorizada labor, nos ha permitido una continuidad tranquila en las cuentas, pero que, en modo alguno, quería siquiera insinuar falta de claridad ni desidia de ningún tipo por parte de Tesoreros anteriores.

Lamentamos profundamente el malentendido y pedimos disculpas a quienes puedan haberse sentido molestos por la redacción de la mencionada Editorial.

La Junta Directiva

Conclusiones de la Asamblea General Ordinaria

Como recordatorio a aquellos que estuvimos y comunicación a quienes no fueron a la Asamblea General Ordinaria, celebrada en los locales de AZTI el pasado día 29 de agosto, podemos resartar las siguientes decisiones:

Balance Económico y Cuotas para el próximo ejercicio

En el ejercicio 2007/08 se han producido unos ingresos de 34.677,06 €, que unidos a los 8.673,60 € de saldo anterior, suponen unos fondos disponibles de 43.350,66 €. Los gastos han supuesto un total de 20.012,93 €, lo que supone un remanente de **23.337,73 €**, que están destinados a instalaciones de seguridad en el fondeadero, tal y como se decidió al aprobar la cuota para el ejercicio en la Asamblea anterior.

Respecto a las cuotas para el próximo ejercicio, se ha decidido establecer dos rangos:

- **65 €** para aquellos asociados con embarcación de *menos de 5 metros de eslora*, o que no disponen de embarcación en el fondeadero.
- **80 €** para los asociados con embarcación de *más de 5 metros de eslora* en el fondeadero.

Proyectos para el próximo ejercicio

Además de los relativos al mantenimiento de las cordadas y las reparaciones consiguientes, así como de la instalación, en colaboración con el Ayuntamiento de Sukarrieta, de cámaras de vigilancia en el fondeadero, y en consonancia con lo apuntado en nuestra editorial, se ha establecido un objetivo general:

Avanzar en la consecución de unas condiciones para nuestro fondeadero que lo acerquen a las de un puerto deportivo, dentro de las limitaciones propias en materia de entorno y legalidad.

Con este objetivo se han trazado un conjunto de estrategias:

- Diseñar un proyecto consensado y viable que sea la alternativa a la situación actual, para lo cual se dotará un proyecto "fin de carrera" o similar, además de abrir un "blog" en nuestra Web que canalize las ideas y opiniones de nuestros asociados.
- Proseguir con los intentos de conseguir la concesión de la "lámina de agua"
- Tratar de encontrar la vía de contacto legal con la Administración que facilite nuevos canales para manifestarle nuestras inquietudes.
- Proseguir con nuestra participación en instituciones como el Patronato de Urdaibai y los contactos con los Ayuntamientos.

AMIGO PELI

Nunca es fácil construir y llevar a la práctica tus ideas y que además consigas entusiasmar a un grupo de personas importante, ya sea un barco, una casa, una empresa, etc. Nuestro Presidente-Fundador y amigo Peli, consiguió todo eso y mucho más.

Consiguió botar un barco en el que teníamos cabida todos. Luego a lo largo de la historia hemos tenido que ir haciendo los consiguientes retoques, cambios y ampliaciones, como es lógico.

Todo no fué coser y cantar, el camino se hizo de rosas y espinas, teníamos nuestros más y nuestros menos en aquellas reuniones maratonianas en aquellas mesas corridas de madera en el bar de Felisa y de Gregorio, empezando a la mañana prontito hasta bien entrado el mediodía, mientras alguno se tomaba un catillu de sopas, pero siempre con el talante negociador y apaciguador que el tenía conseguíamos llevar a buen puerto las ideas expuestas.

Gracias a Peli a su insistencia y machaconería se consiguió colocar el Pantalán de Portuondo, con la tremenda oposición del Patronato de Urdaibai, del que todos disfrutamos diariamente.

Regatista a vela de primera, no en vano, ganó todas las competiciones que organizamos desde esta Asociación

Todavía tenemos en el recuerdo, aquellas tardes de verano interminables, en las que nos dedicábamos a medir y a cortar las cordadas para colocarlas en el fondeadero, mientras nos enseñaba a hacer las gazas de las cordadas.

Antes hemos dicho que tenía un talante apaciguador, porque sobre todo alguien tenía que hacer la labor de pastor cuando en el fondeadero teníamos nuestros más y nuestros menos, al querer llevar a cabo las trescientas ideas que se nos ocurrían al ir colocando las nuevas cordadas.

Podríamos seguir relatando un sin fin de anécdotas, pero lo más importante, es la huella y el bien hacer que nos ha dejado.

Un abrazo, amigo.

En Memoria de José Felix "Peli" Goiri, socio Fundador y primer Presidente de la Asociación "Portuondo" de Embarcaciones de Recreo

MADARIAGA DORRETXEA

Ez naiz gogoratzen noiz ikusi nuen Madariaga Dorretxea lehenengoz nire bizitzan, ezta noiztik daukan bere irudimena nire buruan, seguraski oso txikia nintzen, baina bai dakit zelako irudia izan da beti. Niretzat eraiki honek beti izan du zerbait berezia, bai dorrea bera bai erlojuaren dorrea esaten dana, lekua zoragarria, hormak sendoak, itxura beste mendekoa, Madariaga Dorretxea ikustean oso erreza da gerrak eta aintzinazko gauzak irudikatzea. Horregatik bere ondoan pasatzen nintzen bakoitzean, ibilaldiak edo paseoak egiten ditugunean eta bere egoera kaskarra ikustean pena sentitzen nintzen. Lurra zaziz beteta, hormak, teilatu, eta eraikina bera erdi jausita, benetan penagarria. Askotan gure artean esaten genuen zerbait egitea beharrezkoa zela, eta udaletxeak edota aldundiak eskuratu behar zutela proiekturen bat dorretxea berrizteko. Urte asko pasa dira eta azkenean gure nahiak, egia bihurtu dira. Lanak hasi ziren dorrea berrizatzeko eta gu hasi ginen asmatzen helburua zein izango zen, etxe rural edo hotel bat agian, ez genekien zer, baina laster zabaldu zen, Urdaibaiko Biosfera Erreserbako Interpretazio Zentroa izango zela, eta bere helburu nagusia Biodibertsitatea zer den eta zein funtzio betetzen dituen erakustea. Nahiko luze izan dira lanak eta problematikoak ere esango nuke. Hasi bezain pronto horma oso bat jausi zen eta proiektu osoa irauli izan zen, beste aldetik proiektu honen kontrako errekurtsoak izan dira baita ere, baina askenean aurtengo ekainaren 6'an Madariaga Dorretxea zabaldu zen danok ikusi ahal izateko.

Historia

Bisitaldi bat egin baino lehen gure dorrearen historia ezagutu behar dugu. Madariaga Dorrea XV. mendean baino lehenago eraiki zen. Atxikirik daukan jauregitxo XVIII. mendean eraikitakoa da. Zin egiteko Bide-bidean bizkar baten gainean eraikita, itsasadar aldea ere kontrolatzen zuen. Erlojuaren dorrea zerbitzu-arkitekturaren erakusgarri bikaina da. Madariaga dorretxearen ondoan dago eta neoklasiko estilokoa da. Dorretxeak piramide-enborra dauka eta itsasargiaren itxura du. Uste danez, Antonio Goikoetxeak marraztu zuen.

Interpretazio Zentroa

Goiz goibel baten lagun batzuk elkartu ginen, gurasoak, umeak, koadrilla ederra bildu ginen hara joateko asmoz. Lehenengo impresioa ona da, aparkalekua ederra, inguruko zelaiak eta lorategiak, eta batez ere dorrea, eraikina bera. Oso berriztapena polita egin dute, eraikinak ematen duen irudia ederra eta sendoa da.

Barruan ikusteko asko eskaintzen da:

Bisitari zein lagunentzako ibilaldi gidatuak antolatzen dira Urdaibaiko paduretan barrena, Europa iparraldeko hotzetik ihesean doazen hegazti migratzaile ikusi ahal izateko; Aldi Baterako Erakusketak: Une honetan lehenengo solairuko beiraz hornituriko aretoan, «Objektibotik: Euskal Natura Argazkitan» erakusketa dago ikusgai, Euskal Autonomia Erkidegoko espezie adierazgarrienen zehar egindako ibilbide fotografikoa: flora, fauna, ekosistemak...



Erakusketa Iraunkorra: Gune horren helburu nagusia Biodibertsitatea zer den azaltzea da. Horretarako, gaira pixkanaka hurbiltzea proposatzen du zentroak. Animalia eta landare espezieen xehetasunak erakusten dituzten irudi eta argazki harrigarriak ikusiko ditu bisitariak. Harrera gunean bertan ere badira Biodibertsitatea islatzen duten argazkiak. Erakusketa hau dastatzeko eraikin zehar mugitu egin behar gara areto desberdiñetatik, batzuk illunak, besteak argitsuak, areto hauetan ikusi ahal ditugu proiektzioak eta bideo emanaldiak; faunaren argazkiak; intsektuen eta beste fauna talde batzuen bildumak; zuhaitzen hostoak; likenak; lagin naturalak; organismo txiki-txikiak ikusi ahal izateko lupak; ekosfera bat: NASAk diseinaturiko ekosistema artifizial hain zuzen ere; Prisma gelak Euskal Autonomia Erkidegoko habitata eta espezie adierazgarrienak erakusten ditu era grafikoan, bisualean, ukimenezkoan eta interaktiboan. Erakusketaren ibilbidea amaitzeko, Urdaibain gizakien eta naturaren artean sortu den harremana nolakoa den ikus daitekeen aretoa dago.

Areto guzti hauek ikusi eta gero, askenengo urratsa begiratokira igotzea izango da. Bertatik, ikuspegi zoragarria beha daiteke. Largabistak eta binokular turistiko birtualak hartuta, Biosfera Erreserbako leku interesgarrien xehetasunak ikus litezke; esate baterako, Izaro uhartea, Laidako hondartza eta padura bera.

Labur esateko bisitaldia oso asebetegarria izan zen eta nik esango nuke dorrearen berriztapen lanen emaitzak, begiratoki bera eta bertatik ikusten diren ikuspen zoragarri horiek nahiko dira gure bisitaldia merezi ahal izateko.

AMARRAR LAS EMBARCACIONES A LAS CORDADAS

Hemos pasado de anclar nuestras embarcaciones "a la gira", a amarrarlas a unas cordadas que requieren otras atenciones que antes no existían.

¿Que queremos expresar con esto?; que vamos a tratar de unificar los criterios a la hora de fondear y amarrar nuestras barcos. La experiencia de los últimos trece años nos ha enseñado que como mejor se encuentran colocadas las embarcaciones es con dos estachas de popa, una a babor y otra a estribor, la cordada por la quilla y una estacha corta en proa.



Embarcación correctamente atada de popa

Si atamos la embarcación solamente de una banda, al producirse el cambio de marea, de subida a bajada como la corriente de la vaciante de la marea, que es más fuerte que la de subida, el barco se nos cruza echándose encima de la cordada que tengamos a babor o a estribor.



Embarcación desastrosamente atada

Si la atamos solamente de proa, pasa lo que reflejamos en la foto superior, con los consiguientes golpes para todas las demás embarcaciones.



Embarcación de menos de 5 metros atada correctamente

Muchos tenemos la costumbre de pasar la cordada por encima de la embarcación y no nos damos cuenta, que las cordadas las medimos y las colocamos para que se encuentren flotando a lo largo de la superficie del agua, sin margen para que se puedan pasar por encima de las embarcaciones.



Ejemplo de cómo no se debe amarrar una embarcación

Si la pasáis a lo largo de toda la eslora de una embarcación de más de cinco metros, las cordadas se acortan tanto que los muertos que soportan las mismas se desentierran y se mueven, como consecuencia del tiro hacia arriba que se produce. Una vez ocurrido esto, tenemos que gastarnos la "pasta" en contratar escavadoras para recolocar los muertos.

Esta temporada, este hecho ya se ha producido en dos ocasiones, esperemos que no tengamos que hacerlo una tercera vez. Si observáis en algún momento que las cordadas de vuestra embarcación las encontráis distintas a como las habías dejado, no os asustéis, porque probablemente las hayamos corregido siguiendo las pautas que hemos marcado en este artículo.

HEMEROTECA: **EL PUERTO ROMANO DE LA ENSENADA DE PORTUONDO (SUKARRIETA-MUNDAKA)**

Nos ha parecido muy interesante, el recuperar un artículo publicado y cedido por la revista Urremendi en el año 2008, sobre una parte de la historia de la Ensenada y la Punta de Portuondo.

Durante los trabajos realizados de prospección arqueológica en el año 1986 por el equipo de arqueólogos del Poblado de Forua en el entorno de Urdaibai, fueron localizadas evidencias cerámicas de época romana en la Ensenada de Portuondo, entre los municipios de Sukarrieta y Mundaka.

Los primeros indicios provenían de la cara sur del promontorio de Portuondo, entre el viaducto del ferrocarril Bilbao-Bermeo y la misma punta de este pequeño cabo.

Se trataba de diversos fragmentos de cerámica romana recogida entre la pared rocosa costera y la zona afectada por las mareas. Esta cerámica, que correspondía a los primeros siglos de esta Era (S.I a III d.C.), presentaba evidencias de haber sido lavada y rodada por el oleaje de forma leve, lo cual nos hacía suponer una procedencia próxima.

Una búsqueda más detallada permitió localizar en ese mismo lugar, pero ya sobre la zona alta del promontorio de Portuondo un estrato arqueológico de cronología romana asociado a restos de un suelo y al muro de cierre de una construcción.

Los trabajos de excavación, por vía de urgencia, fueron realizados por Ana Maria Salcedo y Mikel Unzueta durante los primeros días del mes de octubre de 1986, localizándose los restos de una estructura de habitación, de la que solo quedaba la zona inferior, dado que el resto había sido demolido por el ímpetu de la mar. Del mismo modo fueron identificados otros restos arquitectónicos en el fondo de la ensenada, destacando la presencia e un espigón de mampostería caliza de aproximadamente dos metros de grosor.



Recreación de la zona de Portuondo en la época romana

Los materiales arqueológicos recuperados eran en su mayoría restos cerámicos de los siglos I a III d.C. muy

semejantes a los documentados en el Poblado Romano de Forua. Estas piezas daban testimonio de una actividad cotidiana en relación con la explotación de los recursos agrícolas, ganaderos y mineros del entorno más inmediato.



Estado actual de la zona de Portuondo

Pero quizás el mayor interés de la Ensenada de Portuondo estaba en la posibilidad de permitir el abrigo, evitando los vientos del norte, de las embarcaciones, las barcas, que partiendo del puerto de Bermeo romano, transitaban río arriba hacia el asentamiento como Forua permitiendo el comercio por la ría. Debido al escaso calado río arriba de Portuondo, no era posible el paso de las naves comerciales romanas (Corbita) utilizadas para la navegación de cabotaje en el Cantábrico. Por ello se hacía necesario el traslado de las cargas a barcas fluviales de menos fondo, que pudieran ascender por los serpenteantes meandros de la vieja ría.

Portuondo, abrigo y pequeño lugar de atraque, permitía el refugio y el comercio de esta zona de la ría, como lo prueba la existencia de los restos hallados. Las exploraciones de este entorno de Sukarrieta han permitido localizar, además de lo ya citado para la punta de Portuondo, restos materiales cerámicos: fragmentos de ánfora y de cerámica romana de mesa o cocina entre la Isla de Txatxarramendi y la costa. De igual manera sabemos que la recuperación de algunas monedas romanas en el entorno de la estación de Sukarrieta y el área de Toña. Por nuestra parte, también en 1988 recogimos diversos fragmentos de cerámica romana en la ladera próxima al cementerio y en las escombreras producidas por los desmontes para la construcción de las nuevas edificaciones entre este y la carretera a Bermeo. Todos ellos son indicios indudables de la utilización de esta ensenada y su entorno más inmediatos durante los primeros siglos de esta Era. Como lugar de doblamiento, comercio y refugio del comercio romano.

Recientemente han sido colocados tres paneles informativos que ofrecen una recreación de cómo podría haber sido el puerto romano y su actividad comercial; uno sobre la zona de la Ensenada de Potuondo, en los jardines junto a la vía del tren; otro en el embarcadero de la Isla de Txatxaramendi y un panel general que muestra los principales puntos de Busturialdea en los que se han localizado asentamientos romanos, prerromanos y estelas.

NUESTRA SEGURIDAD EN LA MAR (y III)

CAPITULO 5: COMO ACTUAR ANTE UNA SITUACION DE EMERGENCIA

5.1.- Cómo efectuar una llamada de socorro

Como ya sabemos, el canal de alerta de peligro es el 16, el cual está permanentemente controlado por lo diferentes Centros de Salvamento Marítimo así como por las Estaciones Radiocosteras.

El teléfono móvil no es una alternativa pues tiene el inconveniente de su limitado alcance y que es difícil localizar el lugar del que se habla. Por el contrario, utilizando el VHF, los sistemas de radiogoniometría podrán localizar la posición o en su caso la demora del receptor de la llamada; además la llamada es universal por lo que otra embarcación próxima que escuche la llamada puede ser tu medio de salvamento (en este caso dicha embarcación se debería poner también en contacto con el Centro de Salvamento para reportar su disponibilidad en las operaciones de rescate). Con esto no se quiere menospreciar la existencia del teléfono móvil a bordo, aparato que la mayoría de usuarios siempre llevamos a bordo y que en muchos momentos es un medio de comunicación rápido, solamente pretendo dejar claro sus limitaciones ante el VHF.

Por tanto, se utilizará el canal 16 cuando nos encontremos ante una situación de peligro y solamente el patrón responsable de la embarcación dispone de la potestad de emitir este tipo de llamadas (a no ser que le haya ocurrido una desgracia). El problema está para muchos en cómo valorar o determinar si se encuentran en una de estas situaciones.

Determinaremos que una situación es de socorro cuando la situación requiera de asistencia inmediata, puesto que corren peligro tanto la vida de los tripulantes y/o la embarcación en sí.

5.1.1.- Procedimiento para realizar una llamada de socorro a través del canal de Seguridad y Socorro 16

Importante: Mantener la calma, hablar despacio, y claro

1.- Con el PTT del transmisor bien pulsado y comprobado que se está transmitiendo, comenzaremos a reportar la señal de socorro diciendo **MAYDAY MAYDAY MAYDAY** (se pronuncia **MEDE MEDE MEDE**) en una situación de Emergencia inmediata (cuando tanto la embarcación como la tripulación se encuentran en un peligro inmediato: Por Ejemplo; hundimiento, varada, colisión, fuego etc.) o **PANPAN PANPAN PANPAN** en una situación de Urgencia (cuando la embarcación no tiene un peligro inminente pero sí

alguien de la tripulación: Por ejemplo; persona al agua, problemas de salud graves etc.)

- 2.- Nombre del buque: Aquí...(nombre de la embarcación).
- 3.- Volver a decir **MAYDAY o PANPAN**
- 4.- Reportar la posición de la embarcación (a poder ser GPS sino demora distancia a un punto de la costa).
- 5.- Nombrar cual es la causa de la Emergencia.
- 6.- Reportar número personas a bordo y en que condiciones se encuentran.
- 7.- Reportar en que situación se encuentra la embarcación.
- 8.- Descripción de la embarcación (tipo, color, eslora etc)
- 9.- Decir: Permanezco a la escucha en el canal 16.
- 10.- Finalizar el mensaje diciendo: Este es el (nombre embarcación) FIN.
- 11.- Dejar de pulsar el PTT del transmisor y permanecer a la escucha a la espera de respuesta, en caso contrario volver a lanzar la llamada de socorro.

5.2.- Consejos ante una Emergencia

- Si se dispone de Radiobaliza, activarla manualmente y en caso de abandono del buque llevarla siempre contigo y mantenerla activada pues de esta manera nos irá marcando la posición en la que se encuentra.
- Utilizar señales de socorro reglamentarias: bengalas, cohetes, botes de humo, señales acústicas etc. Pero no utilizarlas todas a la vez, siempre es conveniente ir regulando el disparo de las señales pirotécnicas.
- No abandonar la embarcación salvo en caso extremo. Tu embarcación siempre que se mantenga a flote es el medio más seguro de permanencia hasta que sea rescatado.
- En caso de abandono por vuelco o hundimiento, permanecer los más cercano posible a la embarcación o sus restos y si se está en el agua, que todos los tripulantes que vestirán sus correspondientes chalecos salvavidas, se mantengan unidos. De esta forma además del apoyo moral que se vaya prestando entre ellos, es más fácil localizarlos.

5.3.- Si se avista o recibe señales desde otra embarcación en peligro

- Acudir rápidamente a su auxilio teniendo en cuenta de no poner en peligro tu propia seguridad.
- Ponerse en contacto con el Centro de Salvamento o Estación Radiocostera y contactar con otras embarcaciones que se encuentren en las proximidades por medio del VHF o de señales de socorro.
- Si no se puede prestar ayuda ni se dispone de medios de comunicación, dirigirse rápidamente al puerto más cercano para informar de la situación.

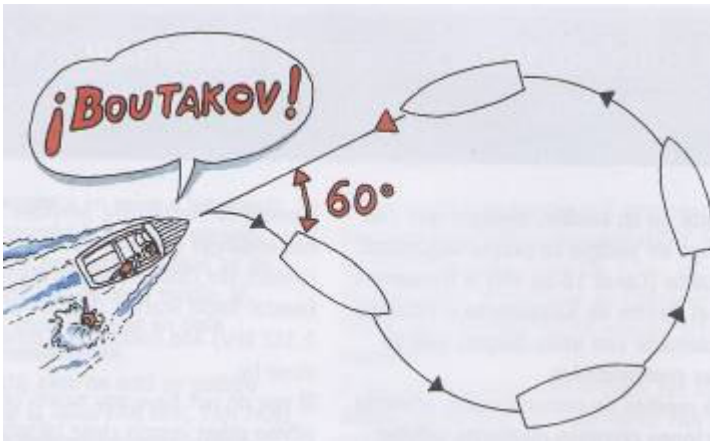
5.4.- Hombre al agua

La caída al agua de un tripulante durante la navegación es una situación dramática y delicada que exige de sangre fría y sentido común.



De producirse dicha situación, se recomienda:

- Todo el que vea caer al náufrago inmediatamente dará la voz de "PERSONA AL AGUA", especificando la banda de caída.
- El patrón meterá todo el timón a la banda de caída, a fin de separar las hélices del náufrago, y parará el motor con buen tiempo.
- Lanzar chalecos, boyas o cualquier tipo de objeto flotante.
- No perder de vista al náufrago.
- Anotar tiempo y posición y enviar aviso PANPAN.
- Maniobrar en la búsqueda del náufrago y prepararse para recogerlo prestando atención a los daños que pueda causar con la hélice y a los golpes contra el casco. Una maniobra clásica es la *maniobra de Boutakov* que consiste en meter 6º grados de timón a la banda de caída para a continuación meter todo el timón a la banda contraria a la caída.



5.4.1.- Comportamiento de náufragos en el agua

Debe intentar nadar para separarse del barco y evitar ser succionado por la corriente de aspiración de la hélice. No gastar energías y actuar con serenidad. Todo el mundo ha de saber nadar. De todas formas hay que tener en cuenta que el cuerpo humano flota por sí solo y que la mayoría de la gente se ahoga no por que pese más que el agua sino porque se asusta y traga agua.

Una persona con chaleco se enfría un 35% más rápido si está nadando que si permanece quieta.

La primera reacción de un hombre en el agua es el shock debido al frío, el miedo y la desesperación. Deberá chillar para que le oigan los del barco.

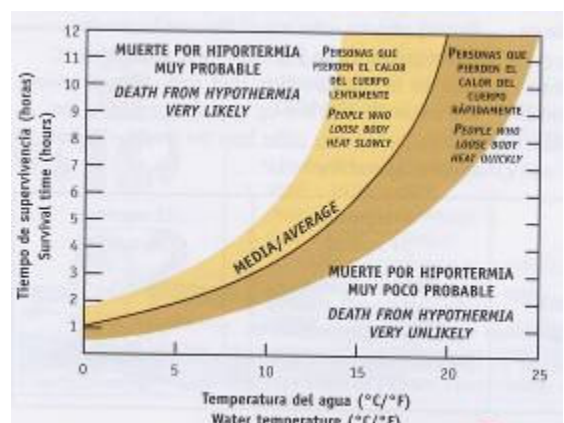
Si el náufrago lleva salvavidas deberá tomar la posición fetal o HELP, llevando las rodillas hacia la barbilla y cruzando las manos por delante del pecho. De esta manera conservará mejor el calor del cuerpo y obtendrá una posición de equilibrio para flotar sin esfuerzo.

Si el náufrago no lleva salvavidas, tendrá que coger un salvavidas que le hayan echado o para llegar a tierra cuando la distancia es corta. De lo contrario es conveniente permanecer quieto para no gastar las calorías del cuerpo

Tiempo que puede sobrevivir un náufrago en el agua

Temperatura agua mar °C	Supervivencia	Traje de supervivencia
Menos de 2°	Menos de 45 minutos	A 0° más de 6 horas
De 2 a 4°	Menos de 1,5 horas	
De 4 a 10°	Menos de 3 horas	De 7° indefinido
De 10 a 15°	Menos de 6 horas	
De 15 a 20°	Menos de 12 horas	
Más de 20°	Indefinido, depende de la resistencia del náufrago	

Cuando la temperatura del cuerpo alcanza los 35°C se produce la hipotermia, que es la incapacidad del cuerpo para producir el calor que se ha perdido.



(Colaboración: **Iñigo Porturas Izagirre** - Controlador de Salvamento y Seguridad Marítima del Centro de Salvamento Marítimo de Bilbao)

El artículo completo se encuentra en nuestra web www.asociaciónportuondo.org