

txalupa

URDAIBAI Y LOS CETACEOS

SI BEBÉS NO NAVEGUES

OROIMENEZ

REMO Y BOTES TRADICIONALES

PORTUONDO KIROL ONTZIEN ELKARTEA

UDABERRIA 2013

EDITORIALA

Txalupa hau irakurtzen duzuenean, ontzitegiko mantenuko lanak amaituta egongo dira, kateak berriztatu eta amarren konponketa orokorrak. Gure ontziak ondo gozatzeko, urtero bezala, egindako lana eta erabilitako denboragatik, borondatezko talde bati eskertu behar diogu. Hasieran partaide guztien izenak ipintzea bururatu zait, baina, alde batetik etortzen direnak ez direla aitorten bila etortzen, baizik eta era altruista batean, eta bestetik danak ez direla deialdia jabetu era zehatz batean, ikusita, eskerrik asko guztioi, zuen lankidetzagatik baino, ez dut esango.

Dana dala, norberaren amarra noizbehinka miatzea, mojojoiak eta abar garbitu, eta zerbait apurtuta, edo arazo larri baten bat ikusten ba duzue, guri korreoz, asociacionportuondo@hotmail.com, jakinaraztea eskatuko nizueke. Honela mantenuko lanak asko errazten dira, eta arazo handiagoak saihesten dira ere. Beste puntu garrantzitsu bat, materialekin arazo gutxiago izateko, da, gure ontzia zelan lotzen dugun. Batzordetik lau amarrekin, bi brankaren aldean eta beste bi popan, lotzea eskatzen dugu, horrela materialak gehiago irauten du.

Portuondo Elkartearen lehendakari moduan hauxe da nire bigarren urtea, eta ikuspuntu honetatik, gauza batzuk behin eta berriz agertzen direla, ohartu dut. Horregatik jarraibide batzuk argitaratuko ditugu, zeregin hauen kudeaketa errazteko, era honetan denek, gai bakoitzean zeregin behar dugun, argi izango dugu. Azken finean, elkartearen lana eta antolamendua erraztu nahi dugu, besterik ez.

Jokaeraren arautegi bat ere, egokitu nahi dugu. Gehienok betetzen ditugun arautegi bat baino ez dana, baina idatzita

egon behar dana, baita ere, gure elkartearen onerako. Arautegi honekin helburu bi betetzen ditugu, lehenengoa, gure ingurumenaren ardura gehiago artzea, eta bigarrena, erakunde ofizialeetan eskaintzeko, arautegiaren proposamen bat izatea. Horrela Urdaibaiko aktibitatea arautzen hazten direnean, eta hasi hasiko dira egunen batean, hazteko zentzuzko une bat izango dute, eta ez orri zuri eta arriskutsu bat. Arau hauek, gomendioak dira, eta gu ez gara ibiliko inoren atzetik polizia lana egiten, baina bai eskatuko diegu erantzukizuna eta sen ona, bazkide guztiei.

Amaitzeko, sasoi berri hau gozatu dezagun, hauxe bai dala garrantzitsua eta.

EDITORIAL

Para cuando leáis esto, espero que ya hayan concluido las tareas de reposición de cadenas y mantenimiento de amarres. Una vez más, hay que agradecer a un grupo de voluntarios que dediquen parte de su tiempo libre a este trabajo, imprescindible para que se pueda disfrutar con razonable tranquilidad de la embarcación. Había pensado incluir una lista con los nombres de todos y cada uno de los que han participado, pero hay un par de motivos que me han hecho recapacitar. Por un lado, el trabajo aportado se hace de modo altruista y no buscando un reconocimiento, y por otro lado, hay gente que hubiese venido, pero no ha sido informada o no ha podido acudir. Por ello simplemente voy a decir gracias a todos, por vuestra colaboración.

Si os pediría a todos, que inspeccionaseis regularmente vuestra línea, la limpiaseis de mojojones y demás fauna, y notificaseis cualquier anomalía que os llamara la atención a

asociacionportuondo@hotmail.com, el correo electrónico de la asociación. De esta manera el mantenimiento se vería facilitado, y seguro que se evitarían males mayores. Si conjugamos esto con que amarréis de la manera correcta, con dos amarras a proa y otras dos a popa, haremos que el material dure más y no tengamos tantos problemas.

A pesar de ser mi segundo año como presidente, es el primero en que tomo conciencia de todos los entresijos del proceso, y he visto cómo hay ciertos asuntos que de manera repetitiva afloran. Por ello, para facilitar la gestión de los mismos, y para que todos tengamos claros cómo proceder, vamos a editar unas instrucciones sencillitas para dichos asuntos. Al final, lo que se pretende es facilitar el trabajo a los que nos intentamos encargar de organizar la asociación.

También queremos dotarnos de un código de conducta, esto es, una serie de normas de convivencia que la mayoría ya ponéis en práctica, pero que deben quedar plasmadas de cualquier manera. Esto persigue un doble propósito, el primario de ir asumiendo cada vez mayores responsabilidades en el uso del entorno, y el secundario de ofrecer a las instituciones una propuesta normativa. De esta manera, cuando llegue el momento de que se pongan a regular la actividad en Urdaibai (y no os quepa duda que lo harán), dispondrán de un punto de partida razonable y con el que podremos estar más o menos de acuerdo, en vez de una hoja en blanco que suele ser más peligroso. Por supuesto, son recomendaciones, y no vamos a ejercer de policía, nada más lejos de nuestras intenciones. Es preferible apelar a vuestra responsabilidad y a vuestro sentido común.

Por último, vamos a disfrutar todos de esta temporada, que es lo importante.

txalupa

ZB. 13 . 1. 2013

Azaleko eta Kontrazaleko argazkiak:

Ilunabarra
Alfonso Elejabarrieta

Arduradunak:
Alfonso Elejabarrieta

Kolaboratzaileak:
Roberto Barinaga
Javier Caballero
Iñigo Pascal
Asier Etxebarria
José Herraiz

Aleak:
400 (Dohainik)

Argitaratzailea:

Portuondo Kirol
Ontzien Elkartea



Sukarrieta - Bizkaia

www.asociacionportuondo.org

asociacionportuondo@hotmail.com

Sabino Arana, 10 C
48395 Sukarrieta

Contacto Revista:
txalupaaldizkaria@yahoo.com



Noticias Breves

Contacto

Estamos queriendo actualizar nuestra base de datos, y en concreto nos interesa mucho el correo electrónico de todos los socios, ya que, como ya sabéis, a partir de ahora, las comunicaciones oficiales entre los socios y la junta directiva, se van a realizar exclusivamente por este medio. Por este motivo os pedimos que nos escribáis un mensaje al correo de la asociación

asociacionportuondo@hotmail.com

desde el vuestro, indicando quienes sois, para que actualicemos dicha información. También sabemos que hay un número grande de socios, cuyo correo ya tenemos, pero otros no nos lo han enviado nunca, y hay quien ha cambiado de dirección respecto a la que tenemos registrada. Por todo esto pedimos un esfuerzo a todos para que, lo antes posible, podamos actualizar dichos datos, y pedimos disculpas por las molestias y por ser así de pesados.

Identificación de Embarcaciones

Vamos a implantar un sistema de identificación de las embarcaciones pertenecientes al fondeadero, mediante unas pequeñas etiquetas identificativas. A fin de garantizar su correcta adhesión, algún miembro de la junta se pasará a colocarla. Si tienes alguna observación que hacer, por favor envía un correo electrónico a **asociacionportuondo@hotmail.com** y nos pondremos en contacto contigo.

Colaboración con la Revista Txalupa

Si quieres tomar parte en la revista, comentar alguna opinión sobre los artículos y fotografías publicados, publicar alguna fotografía o artículo de tu interés o escrito por ti, o simplemente colaborar en su elaboración, aportando ideas, trabajo, etc, escribe un mensaje a esta dirección y estaremos encantados de atenderte,

txalupaaldizkaria@yahoo.com

Situación Legal Del Fondeadero

Poco más de un año después de iniciar la batalla legal contra el Patronato, para lograr su legalización mediante la solicitud de concesión planteada por el Ayuntamiento de Sukarrieta a la Demarcación, el panorama no ha mejorado. En septiembre logramos salvar el pantalán, y evitar su retirada, gracias a este procedimiento judicial, pero la causa sigue adelante y las pocas novedades que hay no son buenas. Por una parte, la respuesta del Letrado del Patronato se basa en la extemporaneidad de nuestro recurso y, sobre todo, en que su informe no es vinculante para Costas y, por tanto, no recurrible. Entretanto, la Demarcación de Costas nos dijo lo contrario – que no puede dar la concesión porque el informe negativo del patronato le vincula – cuando se le pidió que se mantuviera el pantalán. Y, por otra parte, recientemente hemos podido ver, con estupefacción, que el Tribunal Superior de Justicia ha decidido echar al Ayuntamiento de Sukarrieta del procedimiento judicial por defender nuestra postura y denunciar, como esta Asociación, lo ilógico e irracional del informe del Patronato. Esta decisión se ha basado en que el Ayuntamiento se personó como codemandado, a instancia del propio Patronato, y entiende el tribunal que, como codemandado, solo puede apoyar las tesis del demandado, el Patronato. En cualquier caso, nuestra decisión, como Junta Directiva, y siguiendo los consejos de nuestro abogado, ha sido recurrir esta decisión en la única vía que nos queda: el Tribunal Constitucional. Somos conscientes de que es muy difícil que se admita nuestro recurso, pero entendemos que no podemos dejar de pelear todas nuestras bazas judiciales. En cualquier caso, no esperamos que haya sentencia hasta dentro de unos 8 meses, por lo que estamos tranquilos de cara a este verano y sabemos que podremos seguir disfrutando de nuestros botes y de Sukarrieta como nos gusta, pero desconocemos qué sucederá el verano que viene, si no hay un cambio de actitud en el Patronato de Urdaibai o en la Demarcación de Costas.



Bermeo

Según las últimas noticias, el pleito de los amarristas con EKP, al parecer, tiene perspectivas de resolución.

Hacerse Miembro de la Junta

Si quieres formar parte de la Junta, mándanos un correo electrónico y cuéntanos lo que crees que podrías aportar.

asociacionportuondo@hotmail.com

Actividades destacadas para el verano 2013

- 20 de Julio: Jornada de limpieza del litoral.
- 16 de Agosto: Asamblea Ordinaria Anual de la Asociación.

Colaboración

Como ya se ha comentado en el editorial, desde la junta estamos promoviendo dos actividades, que creemos que son fundamentales para el buen funcionamiento de la asociación, y de nuestra relación con el entorno y la zona marítima de nuestra influencia. Consisten en redactar dos documentos, uno denominado “**Reglamento de Régimen Interior**” para todos los asociados, y el otro “**Normas de Navegación en Urdaibai**” para presentarlo en las instituciones, como un compromiso de la asociación, y de todos sus miembros, con el respeto a una utilización responsable de nuestro entorno. Al final de esta revista aparecen los dos borradores que hemos elaborado hasta el momento. Es nuestra intención presentarlos a la asamblea para su aprobación, si procede. Por todo esto os pedimos que los leáis y nos hagáis llegar vuestras opiniones al respecto, así entre todos podremos conseguir unos documentos consensuados y útiles para todos nosotros.

Técnica / Legislación

Si bebes no Navegues

La alcoholemia a bordo está reglada.

Aunque históricamente alcohol y marinos siempre han estado unidos, esta costumbre debería de ir erradicándose por las graves e imprevisibles consecuencias que nos puede conllevar, una vez más la posible sanción económica se puede convertir en una mera anécdota si por esta causa nuestro seguro decide rechazar el siniestro, y lo puede hacer.

En las ya derogadas Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, de 22 de diciembre de 1955, y la Ley 68/1961 de 23 de Diciembre, era una conducta tipificada, y ya en el momento actual, existe la Ley 27/ 1992 de Puertos y del Estado de la Marina Mercante, que en sus

artículos 114 3a) , 115 2d) y 116 2j) dicen textualmente:

Artículo 114. Infracciones Leves:

3. *Infracciones contra la Seguridad Marítima.*

a. *Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60.101,21 euros. (Art. 120)*

Artículo 115. Infracciones graves:

2. *Infracciones contra la seguridad y protección marítimas.*

d. *Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias*

psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

En el caso de infracción grave, las sanciones graves serán sancionadas con multas de hasta 180.000 euros.

Como un ejemplo vale más que mil artículos, a continuación transcribimos literalmente un expediente de alcoholemia realizado en marzo del 2008.

El expediente se inició a instancia de la Guardia Civil en cuyo expediente acompañó la prueba de alcohol realizada, con una tasa de alcoholemia de 0,68. Este, siempre según la versión de la Guardia Civil, se inicia “tras observar que un barco se encontraba cerca de la playa realizando maniobras erráticas y poniendo en peligro a bañistas y demás barcos”.

La capitanía marítima correspondiente abrió expediente administrativo sancionador, considerándola

como infracción grave en el artículo 115.2d y su sanción prevista en el artículo 120.2b del mismo texto legal, abriendo el correspondiente periodo de 15 días al denunciado para alegaciones.

El denunciado entre otras afirmaciones, alegó que la falta de reflejos había venido motivados por la combinación de alcohol y medicamentos (sic)

Las alegaciones fueron rechazadas en base a que en la narración de los hechos efectuada “no se desprende que los hechos que dan lugar al inicio del mismo, no han sido en ningún momento desvirtuados por lo que en virtud del artículo 6º del anexo II del real decreto 1772/94 de 5 de agosto por el que se reglamenta el procedimiento sancionador, es criterio de este órgano que los hechos imputados han quedado suficientemente probados”.

Finalmente se consideró responsable de la infracción, en base al artículo 118 2ª de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a la empresa propietaria del barco y subsidiariamente al patrón, (no siendo ambos lo mismo), acordándose una propuesta de sanción de 3.000 euros, contra la que cabía recurso.

Desde aquí observamos que el grado mínimo de alcoholemia no está reglado, por lo que la más mínima tasa de alcohol es sancionable, este hecho puede ser sancionado y tipificado como leve, grave o muy grave, en función de las circunstancias Si bebes no navegues.

Feliz travesía,
Ignacio Goitisoló.



HA LLEGADO A SU DESTINO

Al menos 24 satélites son los responsables de que cada vez que cogemos el GPS lleguemos a buen puerto. La tecnología ha posibilitado que el consabido “Ha llegado a su destino” sea realidad, también encima del agua. El GPS o Global Positioning System (Sistema de posicionamiento global) permite determinar en todo el mundo la posición de un objeto, una persona o un vehículo con una precisión hasta de centímetros.

Hoy sin esfuerzos podemos establecer una ruta, una navegación, tan sólo a un golpe de pantallazo. Nunca fue tan fácil “perdersé”.

Sin embargo, observando el inmenso azul, balanceando los pies sobre las olas, aferrados a un timón, cuántas veces nos hemos preguntado ¿Y antes? ¿Cómo se las ingeniaban para navegar?

Durante siglos, el hombre ha navegado pegado a las costas utilizando como referencia los puntos visibles de las costas y su conocimiento de las profundidades (sondas) en distintos lugares. Conocían las limitaciones y errores de la navegación por estima. Intuían que la declinación magnética no era constante sino que variaba con el lugar y con el tiempo. Conocían que la Estrella Polar no estaba situada justamente sobre el polo celeste y sabían corregir el error que introducía en la medición de la latitud mediante la observación de las estrellas cercanas (las “guardas”).

El astrolabio es invención de los antiguos griegos olvidado en Europa hasta el siglo XI por la introducción en la Península Ibérica por los árabes. Para tomar una observación requería de tres hombres y daba una precisión bastante baja, del orden de dos a cuatro grados de arco. Se utilizaba para determinar la latitud mediante la observación de la estrella polar o la observación

del paso meridiano del sol. Mérito de los árabes es también el kamal, que está basado en el mismo principio que la ballestilla de cruceta (poco práctico porque necesitaba visualizar y alinear simultáneamente un extremo de la cruceta con el horizonte y el otro extremo con el astro). En el kamal la cruceta se ve reducida a una tablilla con un cordel con nudos. El observador sujetaba un nudo determinado entre los dientes, lo cual fijaba la distancia de la tablilla a sus ojos y, por lo tanto, el ángulo formado por el ojo y los bordes de la tablilla. Los nudos se hacían de forma que correspondiesen con la latitud de diversos puertos o lugares y la observación permitía saber si la latitud del observador era mayor o menor.

El Cuadrante de Davis, inventado hacia 1590, permitía a una sola persona tomar la altura del sol con algo más de precisión que un astrolabio. El observador, con su espalda al sol, alinea la sombra del sol sobre el visor con el horizonte lo que se hace con una sola línea recta de visión y evita el problema principal de la ballestilla de cruceta donde el observador necesita visualizar dos líneas simultáneamente.

En ese tiempo, época del descubrimiento de América, no había forma práctica de determinar la longitud geográfica de modo que el procedimiento seguido era el de navegar a un punto de la misma latitud que el destino para luego ir navegando manteniendo la latitud hasta dar con el destino. Las naves de la Corona Castellana que iban al Caribe esto era muy práctico debido a la configuración de las corrientes y de los vientos alisios en el

océano Atlántico. Desde la península iban hacia el sur a las islas Canarias y desde ahí cruzaban el Atlántico. En el viaje de retorno subían junto a la Florida y luego cruzaban el Atlántico de vuelta.

En 1750 llega la invención del Sextante que permitía más precisión en la observación de la altura lo cual redundaba en una determinación de la latitud más precisa, pero los marinos seguían sin tener un medio de determinar su longitud geográfica mediante observaciones astronómicas. La posterior introducción del almanaque náutico, desechó las ampolletas (relojes de arena que los grumetes daban la vuelta cada media hora).

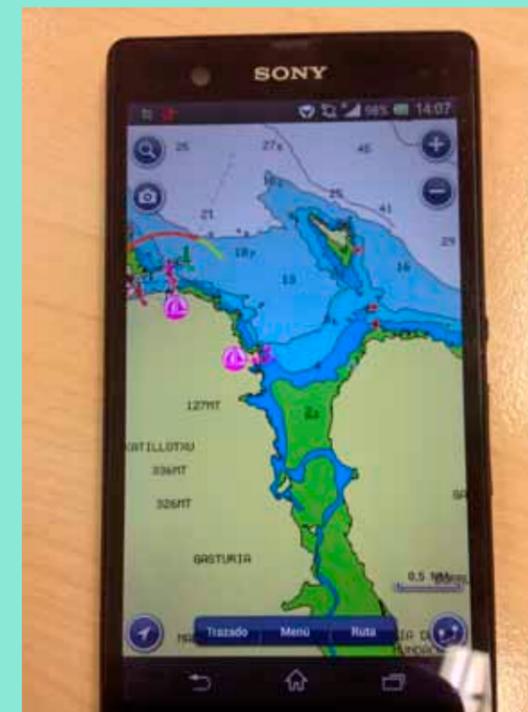
Pero descubrir la longitud geográfica del mar sería un problema hasta la introducción del cronómetro en el siglo XVIII, con mejoras como el péndulo. Con el cronómetro disponible a principios del siglo XIX, un piloto tenía a su disposición para la navegación astronómica las mismas herramientas que utiliza hoy en día dos siglos después: sextante, cronómetro

y almanaque náutico. A día de hoy existen terminales de telefonía que nos permiten incluir un GPS náutico, con la carta de navegación de la zona que deseemos. El terminal ‘Sony Z’, es un ejemplo de teléfono sumergible, con el que podremos bañarnos o que después de una accidental caída a la sentina de nuestra embarcación, seguirá funcionando.

Incluyendo un GPS náutico en nuestro dispositivo móvil, dotaremos de mayor seguridad a nuestra embarcación, conseguiremos tener una estimación de llegada en base a nuestra velocidad y ruta marcada y seremos capaces de identificar lugares de interés marcando las coordenadas.

Si deseas más información puedes ponerte en contacto con Izaskun (672211473 bilbo01@ausarta.com) y beneficiarte de las condiciones que nos ofrecen como asociados, al adquirir uno de estos terminales.

Buen Rumbo!!!
Iñigo Pascal



Lankidetzta

Pasar a Laida

Uno de los fines de las agrupaciones como la nuestra, y esta revista es un claro ejemplo, debe consistir en adiestrar o formar a sus socios en diversos aspectos que tengan relación con el objeto de la misma, en este caso todo lo relacionado con el mar, el buen uso de las embarcaciones, manejo de las mismas, etc., así que el tema que me gustaría tratar en este artículo, el atraque y fondeo pero ceñido a la playa de Laida, puede encajar perfectamente. Lo cierto es que muchos de quienes tenemos amarrada nuestra embarcación en Sukarrieta la utilizamos en la mayoría de los casos para pasar con nuestra familia o amigos a la playa de Laida los días de buen tiempo. La utilización masiva del "Ferry" ha caído en desuso y a todos nos gusta ir a la playa en nuestra propia embarcación, entre otras cosas para eso la tenemos, al margen de que nos guste también ir a pescar, dar una vuelta por la ría o darnos un chapuzón en Izaro.

Esta situación provoca, hemos de reconocerlo, una aglomeración de embarcaciones que los ya veteranos en el lugar no hemos conocido nunca y un grave problema de seguridad que nadie quiere, por ahora, afrontar. Antes de que esto ocurra creo que estaría bien buscar la mejor solución de convivencia entre usuarios de embarcación y bañistas, que la mayoría de las veces somos los mismos, según nos encontremos llegando a la playa o disfrutando de la misma. No creo que estamos tratando un tema sin importancia sino que hablamos de nuestra propia seguridad y la de nuestros hijos.

No quisiera entrar en regulaciones legales de todo lo que se refiere a distancias de seguridad, canales, zonas exclusivas de bañistas, etc., muy difíciles de cumplir en una playa como Laida donde cambia tanto de un año para otro o simplemente con las mareas en el mismo día y con cuya estricta aplicación saldríamos muy mal parados. Antes de que alguna autoridad nos venga a recordar dónde y cómo podemos atracar o amarrar en la playa, debiéramos buscar la mejor forma de hacerlo organizándolo

nosotros mismos, por lo que propongo la adopción de dos simples medidas que pueden mejorar de una forma sencilla el disfrute de nuestro querido arenal:

- La primera consistiría en utilizar para el atraque de todas las embarcaciones una zona exclusiva para ese uso, podría ser la misma que ya usa el "ferry", sin interrumpir su labor por supuesto, no atracando en otro lugar que no sea el acotado.

- La segunda de las medidas consistiría en anclar la embarcación a una distancia prudencial de la orilla, 15/20 metros, de forma que permitan el acceso libre al agua y el disfrute del baño con tranquilidad y sin los sobresaltos de tener que esquivar botes que entran y salen, remos, quillas o en muchos casos las peligrosas hélices.

Como veis por el tipo de obstáculos con los que he descrito se encuentra habitualmente el bañista, no he excluido ninguna embarcación, ni siquiera las de remos, realmente con menos peligro, pero que atracadas en la orilla impiden el que podamos darnos un buen baño y afecta a la seguridad. Además si queremos que una iniciativa de este tipo tenga éxito no deben existir excepciones.

No quisiera ser agorero ni mentar al diablo, pero que no tenga que ser un desgraciado accidente el que motive que se nos imponga el cumplimiento estricto de la normativa ya existente y compartamos de forma pacífica nuestro arenal para que podamos seguir disfrutándolo muchos años.

Alberto Seco

La virtud de la incertidumbre

Decía Joseph Conrad que la mayor virtud de un buen marino es una saludable incertidumbre. Una incertidumbre labrada por la lija implacable que sólo la correa de la mar sabe dar a quienes gozan de ella. Amada y temida, la mar –nótese el artículo femenino- es objeto de pasiones encontradas, amores y odios, de aquellos que la han sentido cercana y propia. Pero no, no podemos comprender el misterio que nos ofrece. El romper de una ola no explica todo el mar, que diría Nabokov. Por eso nos acercamos de puntillas, entusiasmados pero de puntillas, a tanta realidad que se nos abre tras tantas páginas de lectura previa a través de Stevenson, O'Brian o Hemingway.

Hemos sido Billy Bones en la vieja hospedería del Almirante Benbow, aterrorizados por la fantasmal aparición en lontananza de la Walrus de Flint. Hemos navegado para rescatar a "El Libre" junto al Pirata Rojo y su amigo mudo Ojo en "El temible Burlón". Hemos asistido a la cena de oficiales del Capitán Aubrey, compartiendo mesa y mantel con el médico Stephen Maturin bajo pabellón de la todopoderosa Royal Navy. Hemos marcado la X del mapa, hemos abordado en tantos recreos de patio de colegio naves corsarias, nos hemos batido el cobre a las órdenes de Nemo, rastreado al diablo blanco de Achab, vagado junto al Holandés Errante, emborrachado con Barbarroja... Hemos sido mercenarios de fortuna, marinos que siguen la cruz del Sur, mercaderes fenicios, bucaneros de Isla Tortu-

ga... Y siempre al fondo, más allá de los visillos de nuestra casa, la mar. Tan lejana como al alcance de la mano. Tan anhelada como temida.

Por eso, nobleza obliga, he de dar las gracias. Porque un buen día los textos, los fotogramas, se cristalizaron en un humilde pantalán.

No, no lo busquéis en esos puertos deportivos que hormigonan con cemento la costa de Levante. Tampoco están en sus amarres naves de esloras imposibles y vanidades deleznable. Es un pequeño pantalán, acurrucado en una apartada esquina de Urdaibai. Mecido por mareas de olas domadas más allá en la Barra de Mundaka.

"Tutankamon", "Ixtapa", "Mike-

lats", "Chonta", "Korapilo", "Beti Berdela", "Metienesenelbote"... Son nuestros galeones. La pasión que alimenta aquellos sueños de niños. Aquellas primeras cañas infantiles de pescar, aquellas horas mirando el corcho junto a aítite.

Una saludable incertidumbre, sí. Eso decía Conrad. Una virtud esquivada a la suerte que esta vez ha mostrado la cara. Pues avatares diversos han podido privar esos amarres. Avatares diversos que amenazaron las ilusiones de otras generaciones. Nuevos niños, nuevos sueños, que agarran sobre nuestro regazo el timón, y sueltan todo el trapo y ponen proa hasta la mismísima Isla del Tesoro.

Gustavo Atxirika "Ipar"



Pantalana, hogei urte eta gero

Son ya 20 años que con ilusión, y también si he de ser sincero mucha ansiedad, nos "embarcamos" en la aventura de comprar un bote. Tengan en cuenta los que leen estas letras que uno es de secano, que no

de interior, no confundir! Las primeras temporadas la sensación de ver la vida desde otra perspectiva era fantástica, lo cierto es que luego te vas acostumbrando, pero aun así cada día que suelto las amarras de mi pequeño bote, me invade una sensación de relax y a la vez de que eres el rey en tus apenas diez metros

cuadrados. Vamos que es algo así como tener el mando de la tele para ti solo.

Durante las dos primeras temporadas creo que he comprado cerca de 2 toneladas de anclas y gastado miles de euros en aparejo, se me olvidaba decir que lo de la pesca tampoco iba conmigo. Mi relación con mi embarcación ha sido una relación de amor odio, que ya se sabe son las más jugosas, siempre pendiente de las estachas, mareas... Y sin tiempo para ello.

Pero bueno, cuando llega el verano, trayendo consigo la masificación, los días que hace bueno, a veces hasta dos seguidos!!! (esto no es broma) es cuando te das cuenta de que todo el trabajo y preocupación que nos genera el bote merece realmente la pena. Los colores

del cielo, la arena, el verde de las encinas, hacen de Urdaibai algo difícil de describir. Cuando algunos de mis amigos me visitan y me comentan lo que sienten al ver este paisaje me hincho de orgullo, como si yo fuera en parte responsable de lo que están viendo.

Durante este tiempo también he llegado a conocer a los que amarran cerca de mi, e incluso a los de otras cordadas, esto es algo parecido a una comunidad de vecinos, hemos vivido de todo: bodas, nacimientos, por desgracia algún fallecimiento y por que no decirlo, algún que otro divorcio también. Como en todas las comunidades se repiten los mismos tipos, el egoísta, el solidario, el que sabe de todo... vamos te sientes como en casa.

Las cosas han cambiado mucho, como olvidar el

continuo trasiego de gente cruzando la vía con los bidones de gasolina bajando la cuesta, o mejor dicho dando tumbos por la misma para terminar en las rocas donde estaba el txintorro, cuando todavía estaba allí.

Echo de menos aquellos días, claro que era algo más joven y no veía tanto problema a todo aquello. Así que me parece que lo que añoro es tener 20 años menos, o mejor veinticinco.

Hace poco he cumplido mi 25 aniversario de boda y como dije a mis amigos “estoy deseando que llegue mañana para comenzar los siguientes 25”.

Espero que nuestro pantalán siga allí entonces.

Esto brevis et placebis.

Sergio Fidalgo

Remo y botes tradicionales, la otra reserva de Urdaibai

Agradecimiento

Cuando me propusieron la posibilidad de escribir un artículo en la revista Txalupa acepte encantado.

Desde hacía ya tiempo me rondaba la idea de poner blanco sobre negro algo que en ámbitos relacionados con el patrimonio marítimo he repetido siempre que ha surgido la oportunidad. Para reflejarlo gráficamente, en mi opinión, Sukarieta sería algo así como la “reserva espiritual” del remo tradicional en la costa cantábrica. No conozco otro lugar, y recorro esta costa habitualmente, en el que el remo tradicional se practique y se viva de esta manera. Una tradición mantenida simplemente por el uso a nivel popular, sin necesidad de agrupaciones, clubes o asociaciones que lo fomenten. Remo practicado por todo tipo de personas sin diferencias de sexo, edad, etc...niñas, niños, jóvenes, mayores, hombres, mujeres.... Todo ello a pesar de que las condiciones del entorno, espectacular por otra parte, no son ni mucho menos las más favorables para la práctica del remo. Importantes mareas, fuerte corriente que parece no acabar nunca, pocas horas de lámina de agua practicable entre mareas, etc. no son precisamente las condiciones ideales para el remo y la vela.

Por todo ello quisiera desde aquí aprovechar este texto para expresar mi más sincera admiración y agradecimiento a todas aquellas personas que han contribuido a la existencia y pervivencia de esta “reserva

espiritual tradicional”.

Declaración de intenciones

Es mi intención colaborar a largo plazo en este proyecto por lo que en mi primer artículo quisiera hacer una declaración de intenciones.

En principio mi idea es escribir pequeños artículos de opinión relacionados con el patrimonio y la etnografía marítima (principalmente embarcaciones tradicionales) sin ninguna pretensión de dogmatizar y/o polemizar.

Para comenzar me gustaría definir algunos conceptos como patrimonio, patrimonio marítimo o embarcación tradicional, que si bien pudieran parecer básicos plantean no pocos equívocos y mal entendidos. Aunque podemos encontrar un buen número de definiciones ligadas a estos términos, en esta ocasión, he optado por alguna de las más generales con intención de profundizarlas en un futuro próximo.

Podríamos definir Patrimonio como el conjunto de consecuencias o productos de la actividad humana que por su representatividad o condición ejemplar permiten documentar la identidad y la “cultura” de un pueblo. Es el testimonio de la forma en que una sociedad se relaciona con su medio, siendo un elemento identitario de primer orden. Sería la herencia que nos han dejado nuestros antepasados para ayudarnos a definir nuestra identidad y permitirnos saber quiénes somos y de dónde venimos.

Por Patrimonio marítimo entenderíamos el conjunto de estas manifestaciones que están relacionadas con la actividad marítima. En estas manifestaciones incluiríamos tanto el patrimonio material (los bienes y

los objetos) como el inmaterial (los conocimientos y las técnicas)

Por último una embarcación tradicional sería el vivo reflejo de las raíces socio-culturales de la comunidad que la creó. Sus características son la plasmación de un cúmulo de factores que van desde el tipo de pesca que practicaba hasta la meteorología imperante en sus aguas, pasando por las especies que capturaba, los árboles que poblaban sus bosques o los puertos que frecuentaban. Es sin lugar a dudas el fruto de la evolución y adaptación a su entorno.

Sin embargo, a la hora de abordarlos, tal y como sucede en otros ámbitos, también en el contexto del patrimonio marítimo y las embarcaciones tradicionales existen distintas tendencias, opciones y opiniones que van desde las más ortodoxas a las más pragmáticas. En principio, y siempre que hablemos de “patrimonio”, yo sería más partidario de la ortodoxia que del pragmatismo si bien estoy abierto a cualquier posibilidad siempre que seamos consecuentes con nuestro proceder. Habría que llamar a las cosas y/o acciones por su nombre o denominación, que seguro que lo tiene, sin que este hecho signifique ningún tipo de menoscabo de dicho objeto/acción.

Así, por ejemplo, en cuanto a materiales, de entrada las embarcaciones de madera tendrían hoy por hoy digamos que “más valor” tradicional que las de fibra. No obstante, al paso que vamos los materiales plásticos tendrán su “valor patrimonial material” más pronto que tarde aunque por su uso tienen ya un innegable “valor patrimonial inmaterial”. Hoy en día es



muy difícil encontrar embarcaciones de principios o incluso mediados del siglo XX pero viendo como desaparecen definitivamente las embarcaciones y los objetos de los años 70, 80 y 90, en breve será imposible encontrar objetos de dichas épocas, incluso de materiales sintéticos.

En lo que respecta a las líneas y el aparejo habría que reseñar que la mayoría de las embarcaciones tradicionales han sido diseñadas y construidas para funciones concretas. El hecho de transformar o modificar sus características para que puedan parecer “más tradicionales” no significará, en absoluto, que lo sean. Además en muchas ocasiones estas transformaciones no conseguirán el resultado deseado

e incluso, en ocasiones, el no mantener la embarcación tal y como fue concebida repercutirá negativamente en el “valor patrimonial” de la misma.

A mi modesto entender el pasado ya ha existido y no hay que reinventarlo, sino investigarlo y documentarlo.

En definitiva creo que el valor tradicional/patrimonial es algo importante pero no debe ser una obsesión que nos haga variar las características de la embarcación y en caso de que esto se haga deberíamos ser consecuentes considerándolo, y en su caso denominándolo, como lo que es y no como un legado de nuestro pasado marítimo.

Los objetos son importantes pero lo más importante es que la esa cultura marítima siga

existiendo y que, en este caso, el remo y la vela tradicional continúen siendo practicados y que en el futuro se mantenga el “espíritu” al que hemos hecho referencia.

Hay espacio para todas las opciones y Sukarrieta es un ejemplo evidente de convivencia y pervivencia de todo tipo de alternativas: embarcaciones tradicionales, de espíritu tradicional, recreaciones, creaciones, restauraciones, reparaciones, adaptaciones, nuevas construcciones y así un largo etcétera lo fundamental y lo que mantiene viva la “cultura marítima” es que existan y continúen navegando.

Continuará....

Juan Apraiz



Natura

Urdaibai y los Cetáceos

Doce de Agosto de 2012. La tarde, radiante, y la mar en calma invitaban a darse un paseo por el cabo Matxitxako prismáticos en ristre. Al poco tiempo de llegar mi hijo Iñaki, de nueve años, me indica que allí, a escasos 70 metros de las rocas, una sombra descomunal avanza bajo las aguas. De pronto emergió exhalando al aire una nube de vaho de varios metros de altura. Las enormes aletas pectorales blancas delataban a la ballena: ¡una Yubarta! (en euskera xibarte). Como trazado por un tiralíneas su rumbo no variaba ni un solo grado; se dirigía hacia el Oeste. Se sumergía y al de doscientos metros volvía a respirar. Desde el faro antiguo el ruido hueco de sus inmensos pulmones se escuchaba perfectamente, y bajo el agua se transparentaban las aletas extendidas... parecía que iba volando bajo las aguas... Antaño, este mismo lugar era puesto de vigilancia. Los ojos del atalayero escudriñaban incesantemente el horizonte buscando un soplo, una espuma delatora de la presencia de una ballena. Y no solo en Matxitxako; en toda la costa vasca se extendían construcciones preparadas para este fin.

Y es que la historia de nuestros antepasados desde el final del primer milenio después de Cristo estuvo entrelazada con la de los cetáceos. Algunos historiadores sugieren que fueron los normandos los que



podieron trasvasar sus conocimientos en la construcción naval y en el aprovechamiento de estos mamíferos marinos a las gentes de nuestra costa. Quizás incluso los vikingos pudieron haber sido los portadores de esta sabiduría. Lo cierto es que tras la caída del imperio romano las grandes calzadas, auténticas arterias que surcaban Europa y por las cuales se transportaba el aceite de oliva, amén de otros productos, dejaron de ser medio de intercambio entre las gentes, y en los lugares más alejados del Mediterráneo la escasez de este producto hizo que poco a poco el aceite de la grasa de ballena o saín fuera tomando una relevancia enorme para iluminar los recintos y aposentos. Te invito, amiga lectora, fiel lector, a abrir una ventana en el tiempo y a situarnos, por ejemplo, en una mañana del mes de febrero de hace unos quinientos años, en Bermeo: el atalayero, situado sobre el pueblo lleva ya un buen rato

en su puesto; aunque todavía el sol no ha salido, la claridad poco a poco va tornando las sombras en colores. La bruma poco a poco abandona la “ría de los jabalíes” y envuelve a Izaro, hasta hacerla desaparecer entre ella. Las chimeneas del viejo puerto tiñen la atmósfera de un blanquecino que queda allí, como pegado a los tejados.

De pronto los ojos del vigía distinguen a unas dos millas el soplo arborescente de una ballena franca, nadando lenta. Su rechoncho cuerpo oscuro no deja lugar a dudas. Enciende la señal, una hoguera con material algo húmedo, para que se vea bien desde el pueblo. Un joven, al verla desde lejos, baja corriendo por las estrechas y empinadas calles mientras vocifera ¡balea!, ¡balea!. Y los hombres, recogiendo sus pertrechos se sitúan en un santiamén en sus pinazas (embarcaciones de la época), dispuestos a dar muerte al animal. Varios son los grupos que salen tras ella. La fuerza



acompañada de sus remos les acercan justo para que el arponero, dispuesto en la proa, hunda el metal sobre las carnes del mamífero. La ballena al sentirse herida se sumerge y la embarcación, amarrada a ella por la estacha avanza veloz, remolcada. Al de poco el animal vuelve a aparecer y esta vez su soplo está teñido de rojo. Le clavan los txabolines para que se desangre antes y, al fin, flota inerte al compás de las olas. Ahora toca remolcarla al puerto. La gente se agolpa mirando en lontananza el gran tesoro que poco a poco se acerca mientras los rezos dando gracias porque todo haya salido bien se escuchan por doquier. Habrá para todos, hasta para los pobres del pueblo...

Aquellas ballenas francas, también llamadas vascas por quienes las cazaban, están hoy extinguidas en el Atlántico Europeo. La Balaena glacia-

lis, nombre científico de este magnífico animal, sobrevive a duras penas en aguas de la costa este de los EEUU. Está protegida desde la década de los treinta del siglo pasado, pero su población compuesta por unos 300 ejemplares no aumenta. Y es que su nadar lento hace que muchas mueran en choque con los barcos, y otras se ahoguen en las redes de los pescadores. Viven tantos años como los humanos. Un solo animal que fallezca supone una pérdida irreparable para una especie pacífica... ¡por algo le llamaban "franca"!

Qué espectáculo sería si hoy pudiéramos deleitarnos con su sola presencia por nuestras aguas. Al menos todavía tenemos a otras especies que siguen visitándonos, como aquella yubarta de agosto, de las que os hablaré en próximos capítulos.

Enrique Franco

Oroimenez

Comenzamos en esta revista una nueva sección, dedicada al recuerdo de aquellos miembros de la asociación que han fallecido. Queremos darnos la oportunidad, y dársela también a familiares, amigos, o a cualquiera que desee escribir unas líneas en recuerdo de algún asociado que nos haya dejado. Al ser esta la primera vez que lo hacemos, hemos tenido que decidir por donde empezar, y queremos decir que no ha habido, ni habrá ningún criterio especial a la hora de elegir a las personas homenajeadas, si ha habido alguno, ha sido el simple hecho de la oportunidad, y de tener los artículos escritos. Animamos a quien desee escribir algún artículo, que nos los haga llegar a través del correo electrónico: txalupaaldizkaria@yahoo.com, junto con alguna fotografía a publicar junto a dicho escrito. También queremos indicar que es nuestra intención publicar un artículo de esta sección por revista. Por último agradecer a los autores de estos artículos, por el esfuerzo realizado, en una tarea que puede resultar costosa, por los sentimientos que conlleva.

La redacción.



Juan Carlos Urrutxurtu y la mar

Resulta pretencioso englobar toda la vinculación que Juan Carlos Urrutxurtu tuvo con la mar durante los 54 años que permaneció entre nosotros, hasta el 14 de Marzo de 2011 en que nos dejó. Pero como amigo y compañero suyo, tuve la fortuna de compartir muchos de esos momentos, tanto en aguas del Golfo de Bizkaia, como del Cantábrico, del Atlántico, del Mediterráneo y hasta del Báltico.

Para entender bien el vínculo de Juan Carlos Urrutxurtu con el mar hay que saber que este basauritarra de nacimiento, y busturiano de adopción, fue, sobre todo, universal. Su Bizkaia y su Euskadi eran sus principales palancas desde las que proyectar el respeto, reconocimiento, valoración y, la mayor de las veces, admiración por todas las culturas, por todos los pueblos, por todas las razas y por todas las creencias. Se resistía, y se enfadaba, ante esquemas cortoplacistas y "ombiguistas" que desprecian, cuando no rechazan, los valores, creencias y principios de otras civilizaciones distintas a la nuestra.

Aunque uno de nuestros amigos comunes lo definió como "el jabalí de Busturia", por la fuerza con que acometía cualquier proyecto, yo creo que este basurde terrestre completaba su perfil con un marcado carácter anfibio. Estoy casi convencido de que Juan Carlos tenía escamas encima de la piel para tratar los aspectos más profundos de las personas, tanto si le eran próximas, por parentesco o por amistad, como por relación profesional o relacional.



De no haber nacido hombre, Juan Carlos hubiera sido un pez. Estoy seguro. A pocas personas conozco que le gustase tanto el agua como a él. Le daba lo mismo que fuera dulce que salada. Que estuviera fría, templada o caliente. Las sirenas que pueblan los sinfines marinos de Poseidón y Neptuno habrán tenido toneladas de celos de su Rosi del alma; de su Rosi del corazón; de su Rosi del amor.

Este periodista y comunicador, impenitente transmisor de energía vitalista y positivismo, se zambulló en cuantas aguas encontró a su paso, tanto en las saladas mediterráneas, atlánticas, del Báltico, del Pacífico, y sobre todo en las cantábricas de su Busturia residencial, como en las aguas dulces de pozos, albercas, lagos, embalses, pantanos, ríos y torrenteras de medio mundo.

Su pasión por el conocimiento, por aprender día a día de todo aquello que supusiese una

novedad, una innovación, un adelanto que incorporar a su quehacer personal le hizo ser inconformista por coherencia, crítico por necesidad, perfeccionista por vocación y honrado por naturaleza.

En Euskadi, en Bizkaia, en Bilbao, en Basauri y Arratia y, sobre todo en Urdaibai, pasó Juan Carlos los mejores momentos de su vida, aunque nunca renunció a sus vivencias gazteiztarras y a su periodo formativo y de inicio profesional en Madrid. Extendió su pasión por Andalucía, tanto en Sevilla como en Málaga, donde los recuerdos de quienes le conocieron siguen hoy tan vivos como hace casi dos años, cuando nos despedimos de él.. A bordo del "Hegaluze", la embarcación que los cuatro socios fuimos a comprar a Barcelona, surcó Juan Carlos una y mil veces las aguas de nuestra Ría, bien para adentrarse hasta las proximidades del Castillo de Arteaga o del canal hacia Ger-

nika, bien para cruzar la “barra” mundakesa hacia Elantxobe, Lekeitio o Bermeo.

Pero sus trayectos favoritos, para no volver con las manos vacías, se dirigían normalmente hacia “Mandarimanda” o “Potorarri” aunque cuando quería bucear y dejarse mecer por las olas prefería el socaire de Izaro. Recuerdo que su afición a la pesca se remonta a aguas dulces, donde llegó a adquirir habilidad en la captura a mano de cangrejos de río. Una de nuestras frustraciones compartidas tuvo lugar en aguas gallegas aquel verano del 88 en que, pertrechados con arpones

manufacturados con tenedores en los extremos, nos recorrimos buena parte de la costa de Panjón sin conseguir hacer salir de sus cuevas a ningún descendiente de “Octopussy”. Los pulpos nos dieron la espalda, a pesar del engaño blanco con que los incitamos.

Sin embargo equipados con los aparejos propios para la pesca del txitxarro, adquiridos en la Cofradía de Bermeo, tuvimos nuestros grandes momentos de gloria a bordo del “Hegaluze”, que supusieron el bautismo en esta actividad tanto para nuestras familias como para buena parte de la cuadri-

lla de Axpe.

Sí. Juan Carlos era, también, un amante del mar. Un amante de la vida. Un alma en peregrinación constante por las vidas de sus familiares y amigos en busca de cualquier ayuda y complemento con que darnos satisfacción.

De la misma forma que una negra ola nos privó de su compañía física, estoy convencido que, allí donde esté, cada día nos envía olas blancas y azules para hacer de nuestras vidas momentos de felicidad.

Besarkada bat, lagun.

Andrés Margallo

Comunicación de la Junta

Como ya hemos comentado antes, aquí os presentamos los dos documentos que estamos elaborando para su aprobación, si procede, en la próxima asamblea. Agradeceríamos cualquier aportación, o sugerencia por parte de los socios, para su mejora, en los aspectos que consideréis apropiados.

Propuesta de Reglamento de Régimen Interior

Estimados Asociados: Con el paso de los años nuestra Asociación ha ido cobrando una entidad tal que la gestión de la misma se ha convertido en algo cada vez más difícil. A efectos de poder realizar una gestión mejor y de controlar y regular determinadas acciones sobre el fondeadero que nos atañen a todos como asociados, la Junta Directiva ha llegado a la conclusión de que es necesario desarrollar la formulación de un Reglamento de Régimen Interior que regule los derechos y deberes de los asociados, como contemplan nuestros estatutos en el artículo 36:

Artículo 36º :La Asamblea General podrá aprobar un Reglamento de Régimen Interior como desarrollo de los presentes Estatutos, y que regule con más detalle los derechos y obligaciones de los asociados y su régimen sancionador.

Se ha detectado la necesidad de desarrollar al menos la formulación interna de los siguientes procesos:

Permuta de Amarres; Cambio de Embarcación; Cesión de Amarres; Obligatoriedad de Seguro

PERMUTA DE AMARRES

Se entiende como tal el intercambio del lugar de amarre asignado por la Junta Directiva entre dos asociados. La permuta tendrá carácter definitivo. No se contempla el cambio de ubicación por amarre invernal del 1 de Noviembre al 30 de Abril.

Paso1: Solicitud de la permuta por email (asociacionportuondo@hotmail.com) a la Junta Directiva con los nombres de los socios, embarcaciones, esloras y ubicación en las amarras de cada una de ellas.

Paso2: Aceptación de la solicitud por la Junta Directiva y notificación por email a los socios de la fecha de la reunión de la Junta Directiva donde se analizará la solicitud.

Paso3: Análisis de la viabilidad de la solicitud presentada, especialmente en lo referente a esloras similares. Toma de resolución en reunión de la Junta Directiva y reflejo de la misma en Acta.

Paso4: Notificación mediante email a los socios de la resolución de la Junta.

El incumplimiento del procedimiento o el no acatamiento de la resolución de la Junta Directiva será contemplado como infracción leve.

CAMBIO DE EMBARCACIÓN

Se entiende como tal el cambio de la embarcación del Asociado por una embarcación diferente, ambas de su propiedad.

Paso1: Solicitud del cambio de embarcación por email (asociacionportuondo@hotmail.com) a la Junta Directiva con las características de la nueva embarcación, especialmente la eslora de la misma.

Paso2: Aceptación de la solicitud por la Junta Directiva y notificación por email al socio solicitante de la fecha de la reunión de la Junta Directiva donde se analizará la solicitud.

Paso3: Análisis de la viabilidad de la solicitud presentada, especialmente en lo referente a la posibilidad de acomodar la eslora en el puesto de amarre asignado. Toma de resolución en reunión de la Junta Directiva y reflejo de la misma en Acta.

Paso4: Notificación mediante email al socio de la resolución de la Junta.

El incumplimiento del procedimiento o el no acatamiento de la resolución de la Junta Directiva, será contemplado como infracción grave.

CESIÓN DE AMARRES

Se entiende como tal la cesión temporal del puesto de amarre asignado a un tercero, socio o no de la Asociación. La cesión tiene carácter temporal y no podrá llevarse a cabo por un período superior a dos años, continuos o discontinuos. La titularidad, derechos y deberes como Asociado continuarán siendo del socio cedente.

Paso1: Solicitud de la cesión del puesto de amarre por email a la Junta Directiva con las características de la embarcación que ocupará temporalmente el puesto cedido, especialmente la eslora de la misma y datos del armador de la embarcación beneficiaria de la cesión.

Paso2: Aceptación de la solicitud por la Junta Directiva y notificación por email al socio solicitante de la fecha de la reunión de la Junta Directiva donde se analizará la solicitud.

Paso3: Análisis de la viabilidad de la solicitud presentada, especialmente en lo referente a la posibilidad de acomodar la eslora en el puesto de amarre asignado. Toma de resolución en reunión de la Junta Directiva y reflejo de la misma en Acta.

Paso4: Notificación mediante email al socio de la resolución de la Junta.

En el caso de cesión a un no socio, deberá de justificar la tenencia del seguro obligatorio de Responsabilidad Civil, y formalizar expresamente renuncia a cualquier reclamación a la Asociación por el uso de nuestras instalaciones.

El incumplimiento del procedimiento o el no acatamiento de la resolución de la Junta Directiva, será contemplado como infracción grave.

OBLIGATORIEDAD DE SEGURO

Definición: Desde el 1 de julio de 1999, es obligatorio disponer de un seguro de responsabilidad civil para las embarcaciones de recreo, incluyendo las motos náuticas, según aparece regulado en el RD 607/1999, de 16 de abril.

El seguro obligatorio tiene por objeto cubrir la responsabilidad civil derivada de los daños materiales y personales, así como perjuicios que sean consecuencia de ellos, que por culpa o negligencia se causen a terceros, al puerto o a las instalaciones marítimas, como consecuencia de colisión, abordaje y, con carácter general, por los demás hechos derivados del uso de embarcaciones en las aguas marítimas españolas, así como por los esquiadores y objetos que éstas remolquen en la mar. La Junta Directiva de la AERP, no está capacitada para el control de la suscripción de los Asociados del seguro obligatorio indicado por la ley. Sin embargo, ante cualquier sospecha o necesidad de verificación, podrá solicitar a cualquier Asociado la presentación fehaciente de su cumplimiento de esta obligación legal.

No tener el seguro en regla o no satisfacer a los miembros de la Junta Directiva de verificación de su tenencia, será tipificado como infracción muy grave.

La Junta Directiva se encuentra convencida de la necesidad de desarrollo de estos procedimientos,

así como de la potestad sancionadora, a efectos de poder controlar la evolución del fondeadero de una manera satisfactoria.

Los procedimientos descritos se ponen en conocimiento de los asociados para su estudio y valoración y serán propuestos a aprobación en la próxima Asamblea General a celebrar en Agosto de 2013.

Atentamente,

La Junta Directiva de la AERP.

Propuesta de “NORMAS E INSTRUCCIONES DE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD EN LAS AGUAS MARÍTIMAS DE URDAIBAI”

(Documento Borrador)

Introducción y Objeto:

El presente documento pretende recoger un decálogo de recomendaciones que todos los miembros de la Asociación de Embarcaciones de Portuondo hacen propio para el disfrute y uso náutico en Urdaibai.

El objeto del presente documento da respuesta a una necesidad inherente al propio uso responsable de un entorno protegido como es la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

Queremos avanzar en la protección del medio, estableciendo límites a las distintas actuaciones náuticas de los asociados de cara a minimizar el impacto derivado de nuestra actividad lúdica.

Ambito Legal:

Esta normativa interna, toma como marco de actuación lo establecido en la Ley de Protección y Ordenación de la Reserva de Urdaibai, (Ley 5/1989). Recoge una serie de recomendaciones adicionales y sugerencias para el uso y disfrute náutico dentro del entorno de Urdaibai.

Establece un código ético de actuación e interacción con el medio y regula las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.

Esta normativa interna es vinculante a todos los miembros de la Asociación y sus acompañantes, siendo el patrón el responsable de hacer cumplir lo establecido en la normativa interna.

Normativa y reglamentación:

1.- Áreas de uso establecidas para la circulación controlada de embarcaciones:

El tránsito de embarcaciones se limitará a las zona intermareales y supramareales de arena, (zona P2) y canal principal de la Ria (zona C1). Evitar en todo caso transitar por las marismas por ser humedales de especial protección, (zonas P0 y P1).

2.- Límites de velocidades en el Área de la Ria:

Circulación controlada de embarcaciones a motor limitándose su velocidad máxima a:

- 6 nudos entre la desembocadura del arroyo Errekaetxe (Axpe-Busturia) y la costa.
- 4 nudos en la ría, entre las desembocaduras de los arroyos Errekaetxe y el arroyo de Mape.
- 2 nudos aguas arriba de la desembocadura del arroyo de Mape

3.- Zonas de Amarre:

Todos los socios deberán amarrar sus embarcaciones dentro del límite de la lámina de agua establecida como fondeadero de cara a armonizar nuestros usos con las demandas a las instituciones y respeto a los demás usuarios.

Evitar amarrar las embarcaciones frente a la playa de Toña.

Respetar los canales de paso, evitando poner líneas de fondeo en los mismos.

La velocidad máxima dentro del área comprendida por la lámina de agua del fondeadero es de 3 nudos, de cara a garantizar la seguridad e integridad de las embarcaciones y sus usuarios.

4.- Zonas de Fondeo:

Se recomienda dejar un espacio de 8-10 metros entre las embarcaciones y la línea de playa, en especial en Laida. De este modo garantizamos la seguridad de los bañistas. El acceso a la playa será a través de un espacio abierto para embarcar y desembarcar.

Evitar fondear embarcaciones en la playa de Toña en las horas de afluencia de bañistas.

5.- Utilización del pantalán y del embarcadero:

No dejar embarcaciones desatendidas amarradas en el pantalán o en el embarcadero

Evitar desembarques prolongados cuando haya otras embarcaciones esperando.

Respetar las colas de desembarque, alineándose en orden de llegada.

6.- Uso de los txintxorros:

El txintxorro se usará exclusivamente para ir al amarre a por la embarcación o a devolverla.

No usarlo para trabajos prolongados en las embarcaciones

No usarlo para otros usos

Candarlo adecuadamente después de usar

7.- Formas de Amarre:

Todos los socios son responsables de la revisión y mantenimiento de las amarras, de los amarres cables y argollas y de la estacha que nos corresponda.

Amarrar de proa y de popa a ser posible con amarras a cada banda

Los auxiliares y embarcaciones tienen que ser vigiladas, revisadas, achicadas y en perfecto estado de conservación.

Debido a lo expuesto del fondeadero en la temporada invernal se recomienda a los usuarios que no vayan a utilizar la embarcación en invierno levantar e invernar las embarcaciones. De este modo se disminuirá el impacto ecológico, la conservación de las amarras y así evitar hundimientos y colisiones con otras embarcaciones.

8.- Prevención y Seguridad:

El objetivo es garantizar la seguridad de los usuarios, del medio y sobre todo de terceras personas en el disfrute de la actividad Náutica.

Respetar siempre la prioridad de los bañistas frente a las embarcaciones

Respetar siempre la prioridad de los barcos sin propulsión motora frente a los barcos a motor.

Respetar las prioridades de tránsito en los canales de paso, Babor con Babor.

Es obligatorio dar auxilio ante una posible situación de peligro

Es obligatorio el Seguro a terceros, la documentación en regla y los equipos de seguridad operativos

Es obligatorio el uso de chalecos Salvavidas en niños

Prohibido el uso de embarcaciones a motor sin la titulación requerida

Respetar el número máximo de ocupantes permitido de acuerdo a la homologación del barco.

9.- Gestión de Residuos:

Control de los Vertidos, (Hidrocarburos, basuras...)

Hacer uso de los Contenedores para los distintos tipos de residuos

Utilizar productos biodegradables en la Limpieza de Embarcaciones

Hacer un uso responsable del agua para la limpieza y abastecimiento de embarcaciones. Dejar el equipo recogido y ordenado una vez utilizadas las mangueras del pantalán

Todos los trabajos de limpieza de bajos, pintado o reparación de embarcaciones que precisen del uso de resinas, disolventes... deberán de realizarse en la rampa de Usparitza. Dejar siempre el entorno limpio y recogido.

10.- Recomendaciones Generales:

Respetar siempre a los demás usuarios dándoles prioridad en el uso del entorno.

Respetar la Fauna y flora del entorno y en especial en la zona de especial protección.

Evitar hacer ruido elevados con las embarcaciones (motor, música)

Dar prioridad al Ferry en las maniobras de embarque y desembarque.

Gogoratu, gurekin harremanetan ipintzeko:

asociacionportuondo@hotmail.com

eta

txalupaaldizkaria@yahoo.com

