



Fomento adquirirá un nuevo helicóptero de Salvamento Marítimo para Galicia

(Galicia) CIENCIA-TECNOLOGIA, AMBIENTE-NATURALEZA 18-02-2011

Santiago de Compostela, 18 feb Abc.es El Consejo de Ministros ha autorizado hoy al Ministerio de Fomento a adquirir un helicóptero nuevo de Salvamento Marítimo para destinarlo a la lucha contra la contaminación en el mar, que se ubicará en el área de Galicia.

El nuevo helicóptero, de gran porte de nueva construcción, estará dotado de equipamiento especializado para prestar servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo y su presupuesto de licitación asciende a 24 millones de euros, informó el Ministerio de Fomento en un comunicado.

El nuevo autogiro servirá como modelo para las otras dos unidades de gran porte previstas en el Plan Nacional 2010-2018, aprobado el 20 de agosto de 2010, que contempla sustituir progresivamente los tres helicópteros de gran porte fletados en la actualidad, por otros tres, de nueva construcción.

Las dos aeronaves restantes se ubicarán en el Estrecho y en Canarias.

Actualmente la flota de helicópteros de Salvamento Marítimo está compuesta por 11 helicópteros, de los cuales ocho -de tipo medio- son en propiedad, y los tres restantes -de gran porte- están fletados.

Además de los once helicópteros mencionados, Salvamento Marítimo dispone de cuatro grandes buques de salvamento y lucha contra la contaminación de nueva construcción; diez remolcadores de salvamento y un buque recogedor de contaminación de gran capacidad.

A estos se suman 55 embarcaciones de intervención rápida tipo "Salvamar"; cuatro embarcaciones denominadas "Guardamares"; cinco aviones; seis bases estratégicas de lucha contra la contaminación y seis bases subacuáticas.

laopinióncoruña.es

Oleiros

Rescatado un hombre que se precipitó al mar cuando pescaba en Seixo Branco

REDACCIÓN | OLEIROS Un pescador fue rescatado ayer por la mañana en la zona de Seixo Branco, Oleiros, tras precipitarse al mar, según informaron efectivos de Salvamento Marítimo.

El hombre no presentaba heridas de gravedad, aunque sí algunas lesiones provocadas por la caída y señales de hipotermia debido al tiempo que permaneció en el agua y la baja temperatura de ésta.

El suceso se produjo a las 10.15 horas cuando el pescador cayó al mar, donde permaneció durante unos 30 minutos, al oeste de la isla de A Marola. Al lugar se desplazaron dos embarcaciones y un helicóptero de Salvamento Marítimo, alertados por otro pescador que se encontraba en el lugar. El hombre presentaba algunas magulladuras y síntomas de hipotermia pero su estado no revestía gravedad. Aún así el pescador fue trasladado al Complejo Hospitalario Universitario de A Coruña.

Álava-ElCorreo.com

«¡Socorro, ayúdenos!»

Salvamento Marítimo y Cruz Roja afinan su coordinación con un simulacro en tiempo real con tres heridos tras el choque de dos barcos

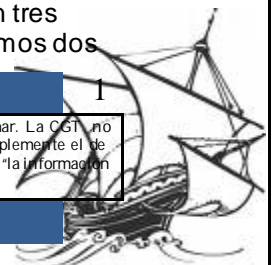
19.02.11

IÑIGO SÁNCHEZ DE LUNA | GETXO.

«Velero 'Queen' a Salvamento Marítimo: hemos colisionado con un bote en el que iban tres tripulantes entre el Puerto Deportivo de Getxo y Santurce. Se ha hundido y solo avistamos dos

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.





personas, la otra está desaparecida. Nuestra embarcación se ha incendiado. ¡Socorro, ayúdenos!». Este escueto mensaje recibido ayer en el Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima del Cantábrico Oriental fue suficiente para poner en marcha un espectacular dispositivo de rescate por mar y por aire. Se trataba de un simulacro, pero ejecutado con tanta dosis de realidad que hacía difícil no creérselo.

El buque de salvamento 'María de Maeztu' junto a la embarcación 'Salvamar Alcyone' soltaron amarras para dirigirse de inmediato al lugar del siniestro. El helicóptero 'Helimer 205' hacía lo mismo desde su base en Santander. También se sumaron las lanchas semirrígidas 'Arriluze 3' y 'Arriluze 4' pertenecientes a la Cruz Roja. Sus submarinistas fueron los primeros en sacar de las frías aguas a los dos 'náufragos', a la espera de ampliar la zona de rastreo para localizar al tercer tripulante antes de que lo engullera la mar.

Con los nervios a flor de piel, el helicóptero avistó al tripulante arrastrado por la marea. Los tres fueron izados a la aeronave de acuerdo a la gravedad de sus lesiones. El más leve sujeto a un rescatador mediante una polea, el segundo en una canasta de seguridad y el que se encontraba en peor estado en camilla.

Estado de alerta

El puesto de mando siguió cada paso en estado de alerta desde el 'María de Maeztu' que, al mismo tiempo, con sus potentes chorros de agua, conseguía sofocar el incendio del velero.

Una hora después del mensaje de auxilio, el operativo conducía con éxito. En el simulacro participaron una veintena de profesionales en emergencias coordinados por Salvamento Marítimo. Su centro regional, con base en Bilbao, vela todos los días del año por la seguridad marítima y el medio ambiente de los 6.000 kilómetros cuadrados de mar que bañan desde Santoña hasta Hondarribia.

El Jefe del Centro, José Luis Solís, destacó que estas prácticas se desarrollan hasta ocho veces al año, generalmente en alta mar y en muchas ocasiones en horario nocturno. Siempre en colaboración con embarcaciones adscritas a Cruz Roja, Ertzaintza o Guardia Civil.

La profesionalidad de estos 'ángeles del mar' ha quedado patente en el rescate de 458 personas, en las 240 actuaciones atendidas a lo largo del pasado año. El 84% relacionadas con salvamento marítimo, el 14% con seguridad marítima y el resto con la protección del medio ambiente.

El Delegado del Gobierno, Mikel Cabieces, se mostró «orgulloso del sistema de salvamento y la lucha contra la contaminación» y resaltó el «duro y difícil trabajo de los profesionales que arriesgan su vida para salvar la de los demás».

La ministra de Ciencia e Innovación presidirá mañana en Vigo la botadura del buque oceanográfico 'Ramón Margalef'

VIGO, 20 Feb. (EUROPA PRESS) -

La ministra de Ciencia e Innovación, Cristina Garmendia, presidirá este lunes en Vigo la botadura del buque oceanográfico 'Ramón Margalef', del Instituto Español de Oceanografía (IEO), en las instalaciones del astillero Amón.

La botadura tendrá lugar a las 16.45 horas y en ese acto estará presente también el director del IEO, Eduardo Balguerías, además de miembros de la familia de Ramón Margalef, el científico pionero en el estudio de la ecología marina en España, y que da nombre al barco.

El buque cuenta con un gran equipamiento tecnológico y permitirá considerables avances en las ciencias del mar. Tras la botadura, sobre las 18.00 horas, la ministra realizará una visita a bordo.

Pasaia ve arder al buque "Dada Star"

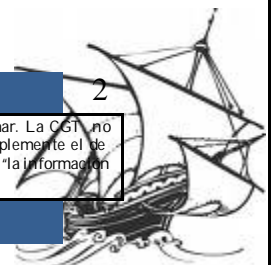
El fuego se originó en una parte de la sala de máquinas

Las llamas fueron extinguidas en algo más de una hora por bomberos de Donostia e Irun
n.g. - Sábado, 19 de Febrero de 2011

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

2

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.





donostia. El *Dada Star*, buque camboyano abandonado a fines de 2009 en el puerto de Pasajes, ardió ayer por causas que todavía se desconocen. Tampoco han sido evaluados todavía los daños, si bien no parece que sean de gran cuantía, indicaron fuentes de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

A las 12.05 horas, la Policía portuaria se percató de que salía humo del buque, por lo que inmediatamente se puso en marcha el dispositivo de emergencia que marcan los protocolos para estos casos.

El incendio fue sofocado con gran celeridad debido al rápido trabajo conjunto de los bomberos del parque de Donostia e Irun, los operarios de la Autoridad Portuaria de Pasaia, la Policía Municipal y la Guardia Civil. Para las 13.20 horas, el fuego estaba completamente extinguido. El *Dada Star* fue construido en el año 1975 y cuenta con 87 metros de eslora, 13 de manga y un tonelaje de 2.161 GT.

Llegó a Pasaia el 31 de octubre de 2009 con una mercancía de chatarra, aunque pocos días después, Capitanía Marítima detectó deficiencias en la embarcación y obligó al armador a que las reparase para continuar su viaje.

El coste aproximado de esta intervención ascendía a unos 116.000 euros. Y la compañía naviera se negó a llevar a cabo las reformas.

Acto seguido, la Agencia Marítima Algeposa renunció a la consignación de la carga y se inició, así, un proceso que desencadenó la declaración de abandono del buque, donde viajaba una tripulación formada por seis marineros rusos y tres ucranianos.

Los nueve tripulantes rusos y ucranianos que trabajaban en él pudieron regresar a sus lugares de origen tras pasar dos meses de penurias, en los que vendieron el gasoil del barco para poder sobrevivir.

En el informe sobre el estado del *Dada Star*, realizado por Algeposa, se indicó que "el buque no está en absoluto en condiciones de ser explotado porque, además del abandono y falta de uso de muchos de sus equipos, obligaría a una revisión o reparación de todos ellos", si bien "a diferencia de otros buques similares, no ha sufrido el vandalismo general de otras ocasiones, y la maquinaria y equipos no han sido desmontados, despiezados o destruidos".

En proceso de subasta Finalmente, tras tenerse que hacer cargo del barco abandonado, la Autoridad Portuaria de Pasaia lo sacó a subasta, valorándolo en 136.500 euros, IVA excludido, de acuerdo con la tasación practicada en mayo anterior. Sin embargo, esa primera subasta quedó desierta.

Por tal motivo, se convocó una segunda, que es la que ahora se encuentra en proceso.

Restablecidas las comunicaciones marítimas entre Melilla y Málaga

El faro

Sábado, 19 de Febrero de 2011 12:04 , Pilar Ortega



El buque de Almería, que debería haber atracado a las 8:30 horas de ayer, no lo hizo hasta las 10:30, una vez que remitieron las malas condiciones climatológicas. Las comunicaciones marítimas entre Melilla y Málaga volvieron a restablecerse ayer, después de que se tuvieron que cancelar en la jornada del jueves debido a las condiciones meteorológicas por el fuerte viento.

Según informó ayer la compañía Acciona Trasmediterránea en un comunicado de prensa, los viajes con Málaga recuperaron el horario

habitual debido a la mejora del tiempo.

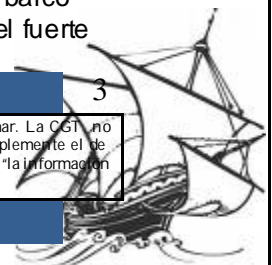
En cuanto a la conexión con Almería, al final no se produjo ninguna cancelación, y los barcos que enlazan la Ciudad Autónoma con la capital andaluza pudieron hacerlo durante la jornada del jueves, aunque el buque 'Murillo', que actualmente se encuentra cubriendo esta línea por la parada obligada del buque habitual, permaneció alrededor de dos horas en las inmediaciones del puerto de Melilla, a la espera de que amainara el viento para poder atracar en algunos de los muelles habituales, el Ribera I o II.

Cabe recordar que durante la jornada del jueves el buque atracó en el muelle Nordeste II, habitual para la descarga de mercancías, decisión que fue adoptada por el capitán del barco – que es quien tiene las competencias en esta materia –, ante el mal estado de la mar y el fuerte

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

3

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.





viento, atendiendo a unos criterios de seguridad para el pasaje. En la jornada de ayer y por motivos de nuevo de las condiciones climatológicas, el buque atracó a las 10:30 horas, una vez que el capitán del buque corroboró que no había peligro para el pasaje. El horario habitual del atraque de este buque, si no se produce incidente alguno, es a las 8:30 horas. El buque 'Murillo' partió en la noche del jueves de Almería con algo de retraso, a causa de las malas condiciones meteorológicas, con cerca de 500 pasajeros a bordo, que han realizado el viaje con "normalidad", según explicó en un comunicado de prensa la compañía naviera.

La falta de trabajo en Navantia ya provoca despidos en auxiliares

19.02.2011 Así lo denuncian los sindicatos, tras la puesta de quilla del segundo anfibio para Australia

La botadura del primer buque anfibio para Australia se cerró el jueves con sabor agri dulce.



Mientras el *ALHD Canberra* se internaba en la ría de Ferrol, los obreros se asomaban sonrientes por sus ojos de buey. Atrás queda un contrato millonario que alimenta a más de 5.000 familias. Pero a partir de 2012, sólo hay creciente desocupación. Tras la ceremonia de la puesta de quilla del segundo anfibio australiano, los sindicatos recordaron ayer que "esa falta de carga de trabajo ya causa despedimientos en auxiliares". A Navantia sólo le queda en construcción el segundo anfibio

Adelaida, en cuyos trabajos interviene "os 2.500 fixos da empresa pública e 3.600 empregados das auxiliares". El presidente del comité de empresa de Ferrol-Fene, Fernando Sinde (CCOO), siguió ayer con preocupación la puesta de quilla: "A partir do segundo semestre de 2011 baixa a carga de traballo, este é o noso último barco e os operarios das subcontratas sufrirán o forte impacto da desocupación". El comité echa en falta un mayor peso político del Estado español en las negociaciones comerciales. Por ejemplo: el carisma francés triunfa a la hora de encarrilar el contrato con Rusia. El portavoz de CIG-Metal, Vicente Vidal, aporta más datos: "Traballadores das auxiliares xa recibiron cartas de despedimentos, as súas empresas aspiraban a reparar un gaseiro pero ao final o buque foise a Francia".

laopinióncoruña.es » Mar

EL FUTURO DE LA ACUICULTURA MARINA

Especies acuícolas en gestación



Investigadores españoles tratan de cerrar los ciclos de cultivo de más de una docena de peces marinos para su posterior producción a nivel industrial. Galicia lidera buena parte de los proyectos

Una trabajadora recoge un ejemplar de rodaballo en una piscifactoría gallega. / carmen giménez

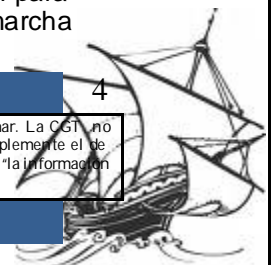
La salida de nuevas especies acuícolas al mercado acumula varios años de parón en España y Galicia, algo que podría acabar si los investigadores logran cerrar el ciclo de cultivo de algunas de las múltiples variedades que están analizando. La mayoría son peces con gran demanda entre los consumidores y buen ritmo de crecimiento, dos de las premisas para que su producción sea rentable. Solo en Galicia se estudian especies como el pulpo, la merluza, el abadejo, el besugo y el lenguado. Esta última ya sale al mercado tras su engorde en piscifactorías pero la reproducción en cautividad no está lograda, por lo que hay dependencia del medio natural

MANUEL BARRAL | A CORUÑA La crisis económica ha provocado un estancamiento de la producción acuícola en toda España y un descenso de las inversiones en investigación para lograr el cultivo de nuevas especies. Aún así, actualmente hay muchos proyectos en marcha para cerrar los ciclos de producción de distintos peces marinos. El Instituto Español de

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

4

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.





Oceanografía (IEO) está investigando en más de una docena de especies, muchas de ellas lideradas desde Galicia.

Aunque a los mercados llega gran variedad de pescado procedente de granjas de acuicultura, muy pocas especies tienen cerrado el ciclo de producción, algo que se consigue cuando se obtienen reproductores nacidos en cautividad, sin dependencia del medio. Entre ellas están el rodaballo, la lubina y la dorada, los peces de crianza con mayor producción en España. Otras, como el lenguado, no tienen cerrado el proceso de cultivo y las empresas que las comercializan se centran en recoger el recurso del medio natural y engordarlo antes de sacarlo al mercado, actividad que no ofrece tantos beneficios. "Una instalación es rentable cuando dispone de reservas de reproductores que ponen huevos todo el año y hay disponibilidad continuamente de juveniles para su engorde", asegura el investigador gallego del Área de Acuicultura del IEO José Benito Peleteiro.

La selección de las especies que se estudian para su cultivo depende de cuestiones comerciales -alto precio de venta, descenso de las capturas en el mar y posibilidades de exportación- y biológicas. Los peces más fáciles de producir son aquellos que se adaptan fácilmente a la cautividad, tienen posibilidades de reproducirse pese a no estar en el medio natural, responden bien a todas las fases de cultivo, crecen en poco tiempo y cuentan con una gran resistencia tanto al manejo como a las enfermedades.

Entre las principales especies en las que se está investigando actualmente en España y en Galicia están las siguientes:

. Abadejo. Los científicos españoles trabajan para lograr una producción rentable de este pescado buscando una solución a su gran inconveniente: alcanza la madurez sexual antes de llegar a tamaños comerciales. La empresa gallega Isidro de la Cal se centró en su producción durante un tiempo pero la abandonó por su temprana madurez. Peleteiro explica que los estudios sobre esta especie -mayoritariamente en Galicia- se centran en lograr individuos estériles para que la madurez sexual no afecte a su crecimiento. La ventaja del abadejo es que crece muy rápido: llega a los dos kilos en apenas dos años y medio.

. Anguila. Es una de las especies que acumulan más años de trabajo por el gran obstáculo que supone lograr su reproducción en cautividad. Todo lo que se produce para el mercado llega tras su captura en el medio natural y posterior engorde. La mayor actividad se encuentra en la costa del Mediterráneo.

. Atún rojo. Es un pez con grandes expectativas porque tiene un importante mercado en países como Japón y podría compensar la falta de recurso por la sobreexplotación de los caladeros. Se han logrado puestas en cautividad y se trabaja en las primeras pruebas de engorde en jaulas pero hasta el momento todo lo que llega al mercado procede del engorde de ejemplares capturados del medio natural. Las investigaciones más importantes se realizan en el Mediterráneo.

. Besugo. Este pescado está "a medio camino" de la consolidación. Está ya en el mercado desde el año 2000 y las investigaciones -realizadas principalmente en Galicia- se centran en conseguir un crecimiento más rápido. Una empresa gallega logra sacar al mercado unas 150 toneladas de besugo al mercado cada año.

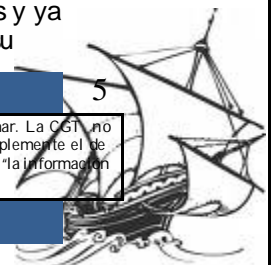
. Cherna. Especie similar al mero que es muy apreciada por los consumidores y se extiende por todos los mares del mundo excepto aguas calientes como el Caribe. Las investigaciones -realizadas en el Atlántico y el Mediterráneo- avalan la viabilidad de su cultivo pero el mayor problema está en que no alcanza la madurez sexual hasta los 10 kilos, por lo que hay que esperar mucho para lograr reproductores. Su gran ventaja es que tiene un engorde espectacular: entre seis y ocho kilos al año, "lo que en nuestra acuicultura es extraordinario".

. Lenguado senegalés. Hace tiempo que está en el punto de mira de los investigadores y ya está en el mercado pero las empresas productoras dependen de su captura. Aunque su

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

5

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.





nombre hace pensar que procede de otros caladeros, los expertos aseguran que en aguas españolas esta especie se encuentra en una proporción de entorno al 50% con el lenguado autóctono. El mayor obstáculo para cerrar su cultivo está en la reproducción en cautividad, por lo que hay que recurrir a las capturas en el mar y su posterior engorde. Prácticamente toda la producción procede de Galicia pese a que las investigaciones sobre esta especie comenzaron en el golfo de Cádiz y el Mediterráneo.

. Merluza. Ya existen stocks de reproductores adaptados a la cautividad y está comprobado su rápido crecimiento. El objetivo es lograr juveniles para su engorde y uno de los mayores problemas es que es muy sensible al manejo. La comunidad gallega lleva la delantera en las investigaciones pues las posibilidades de mercado son muy grandes, por la gran demanda existente.

. Mero. Los expertos, principalmente del sur de España, lograron su reproducción natural y ahora trabajan en el engorde en tanques y jaulas en el mar. Según Peleteiro, es uno de los recursos más prometedores para diversificar la actividad acuícola por su crecimiento y la demanda de los consumidores.

. Pulpo. Es un producto con un amplio mercado nacional e internacional -uno de los más apreciados- y su crecimiento es muy rápido: un kilo al mes una vez que alcanza el medio kilo. Las investigaciones se iniciaron en Galicia pero ahora también hay equipos trabajando en Canarias y el Mediterráneo. Aunque se han logrado ejemplares adultos en cautividad, el principal obstáculo para su producción es la elevada mortalidad registrada en la etapa juvenil.

. Seriola. Este pescado se estudia desde los años 70 y su reproducción controlada se logró hace unos años en Tenerife. Tiene un crecimiento espectacular pero también muchas complicaciones para su mantenimiento. Además, ninguna empresa se ha interesado en su producción.

. Verrugato. Sus reservas, en el sur y el Mediterráneo, están sobreexplotadas. Las pruebas de engorde muestran que crece rápido -unos tres kilos en dos años- pero no se ha logrado su producción industrial.

. Otras especies. Los expertos tratan de cerrar también el ciclo de cultivo de otros peces como el dentón, la corvina, la urta, el rape, la lampuga o el pargo, pero las investigaciones no están tan avanzadas.

laopinioncoruña.es » [Mar](#)

Los chicarrones del norte

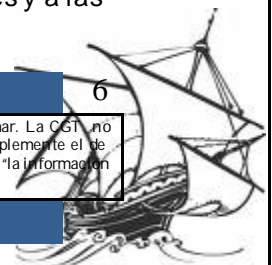
ANTÓN LUACES . I actual presidente de Puertos del Estado, el coruñés Fernando González Laxe, llegó a ese puesto de designación siendo conocedor privilegiado de lo que significaba para Galicia y España asumir la construcción de dos nuevos puertos -entonces denominados "exteriores"- en Ferrol y A Coruña. El primero en Caneliñas -que no es ni mucho menos la ciudad de Ferrol- y, el segundo, en Punta Langosteira, ayuntamiento de Arteixo (por tanto tampoco es parte del municipio o ciudad de A Coruña). En ambos casos se ha utilizado y continúa utilizándose el recurso habitual que permite una construcción de tales características: el dinero público, vía presupuestos del Estado y/o de las Autoridades Marítimas competentes. El de Ferrol ya está en disposición de abrir su nicho de mercado y el de A Coruña vive, todavía, las circunstancias y vaivenes propios de lo que todavía está por definir.

Son puertos -especialmente el de Punta Langosteira- con un futuro muy comprometido. Esto lo sabía y lo sabe González Laxe quien, en etapas anteriores a su actual cargo, escribió mucho y bien en torno a lo que los puertos exteriores significaban. Ello no impidió, lógicamente, que aceptara el cargo de presidente de Puertos del Estado. Sabía que, en el "lote" estaban también otros dos puertos discutidos: los de Bilbao y Gijón que, con el de Punta Langosteira, se han construido en plena costa cantábrica, abiertos a todos los vientos, a todas las corrientes y a las grandes olas. El porqué de esas construcciones lo desconozco. Pero ahí están: tres

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

6

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.





monumentos faraónicos -chicarrones del norte- cuya rentabilidad está por ver, como lo está también la del construido en la costa de Ferrol.

En distintas ocasiones, desde esta misma página, nos hemos referido al puerto de Punta Langosteira y no ha sido, ni mucho menos, para aplaudir la obra. La inversión realizada y la que queda por ejecutar, es probable que no tenga la debida correspondencia con el provecho que los gallegos vamos a extraer de esas instalaciones portuarias que, tal y como habíamos expuesto en anteriores oportunidades, no están donde debieran y su rentabilidad económica y social ni se encuentra ni se espera.

Si es así, y uno de los máximos responsables de los puertos de interés general en España manifiesta sus dudas -como Laxe hizo en Santiago días pasados- ¿qué explicación se puede dar a la continuidad de las inversiones si no es el "sostenella por no enmendalla"? ¿Hasta dónde se puede llegar en la asunción de un error que no va a beneficiar a nadie? ¿Cómo se puede continuar una obra condenada de antemano al fracaso porque, en palabras del presidente de Puertos del Estado y del propio Ministerio de Fomento, el puerto exterior de Gijón será "un referente del Arco Atlántico"? La autopista marítima de Gijón a Francia ya es un hecho mientras que la de Vigo al mismo país galo es, a estas alturas, una posibilidad más o menos realizable.

¿De dónde son los camiones gallegos citados por Laxe que utilizan ya la autopista marítima de Gijón a Francia? ¿Cuántos camiones de Galicia podrán utilizar la hipotética autopista del mar de Vigo a Francia si esta parece haberse diseñado exclusivamente para mantener los tráfico entre Vigo y Saint Nazaire de vehículos construidos en una factoría viguesa?

La sangría se mantiene. Laxe, con sordina, la critica; pero no ha dispuesto todavía del diujano necesario para cauterizar la herida, con lo que el puerto de Punta Langosteira se convierte en otro monumento a mayor gloria de no se sabe quien tras la Ciudad de la Cultura que, en un mes, ha recibido 40.000 visitantes, hecho social relevante pero no más. ¿Se va a medir la rentabilidad de Punta Langosteira por las visitas guiadas?

En la ría de Ares, capital privado sigue buscando su oportunidad para crear un superpuerto que el Gobierno parece no ver con buenos ojos. ¿Cómo se explica, entonces, que se continúe invirtiendo en lo innecesario o, cuando menos, en lo mal elegido? ¿Por qué no dejar el riesgo al capital privado si, efectivamente, hace falta un gran puerto al que lleguen los buques de Latinoamérica y Asia?

Habrà explicaciones, supongo.

laopinioncoruña.es » [Mar](#)

Traballo publica una guía para mejorar la seguridad en la flota de bajura

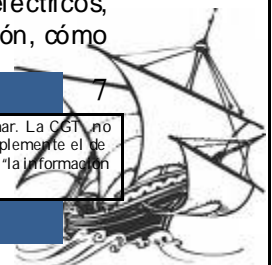
La Xunta pretende mejorar las actuaciones de prevención de más de 15.000 marineros M. M. | A CORUÑA El Instituto de Seguridade e Saúde Laboral de Galicia (Issga) -dependiente de la Consellería de Traballo- ha presentado una guía de prevención de riesgos laborales dirigida a los trabajadores gallegos de la pesca, el marisqueo y la acuicultura con la que se intenta mejorar las condiciones de traballo en el sector y reducir los siniestros laborales.

La Xunta explicó que el manual -que pretende mejorar la seguridad de 15.000 trabajadores- podrá ser consultado por los profesionales de la actividad extractiva en todas las cofradías gallegas.

En más de un centenar de páginas ilustradas con fotografías a todo color y un tratamiento esquematizado que permite descubrir las mejores prácticas laborales en función del tipo de arte a emplear, la guía aborda tanto las urgencias en la navegación como los riesgos eléctricos, químicos, físicos o biológicos. Además adara qué hacer en caso de incendio o explosión, cómo

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.





evitarlos, analiza los riesgos en cubierta y desgrana los peligros de cada arte o aparejo. Los profesionales cuentan también con nociones básicas de primeros auxilios y protocolos de actuación en caso de accidentes marítimos.

TRABAJANDO POR LOS DERECHOS DE LOS MARINOS

8

Nota: Este boletín es una recopilación de las diversas noticias que aparecen en una pluralidad de medios que recogen información sobre la mar. La CGT no comparte necesariamente las opiniones vertidas ni puede contrastar de modo general la veracidad de lo publicado. Nuestro objetivo es simplemente el de difundir la información a todos aquellos que de otro modo no dispondrían de recursos, medios o tiempo para realizarlo. Si la frase que dice que "la información es poder", fuese cierta, cuanto nos alegraría que estuviéramos echando una mano a su parte.

