

UNA VOZ A BARLOVENTO

Boletín Informativo Mensual
de la Escuela Nacional de Náutica
“Manuel Belgrano”

AÑO II Numero 1
OCTUBRE 2015





Cadetes Participantes:

Lumbrera Jorge 3° 1° Cubierta

Luz Marcos 3° Máquinas

Moreira Lucas Nadir 2° 2° Cubierta

Saponara Damian 1° 1° Cubierta

Rocca Jacqueline Nadia 1° 1° Cubierta

Editorial

Una Voz a Barlovento se reencuentra con sus lectores luego de un año con inesperados acontecimientos, que han visto demorada su publicación.

Cuando los recursos humanos y estructurales no se alinean con las tareas y funciones académicas, los resultados no responden a los objetivos fijados por las Instituciones, es por ello, que los que trabajamos sin descanso en promover la mejor enseñanza formativa inculcando los valores de nuestro fundador Manuel Belgrano, no nos permitimos hacer lugar a las mentiras y difamaciones de intereses ajenos a las propuestas académicas.

Pero esas acciones demenciales e infundadas no nos quitan nuestras aspiraciones de gestionar y engrandecer a la Escuela Nacional de Náutica, por el contrario, nos desafían a ser cada día más profesionales, ejercer mayores esfuerzos por lograr Oficiales de Ultramar de excelencia, que cumplan con las competencias internacionales exigidas, pero sobre todo ello hombres de bien, honestos y responsables de sus actos.

Les damos la bienvenida nuevamente a este espacio de comunicación y no queda más que agradecer a los Cadetes que acompañaron esta iniciativa e invitar todos los hombres y mujeres de buena fe de la comunidad marítima a incorporarse.

Contáctenos:

unavozabarlovento@gmail.com



Novedades Institucionales

1.- Los cadetes de Primer Año juraron seguir constantemente al Pabellón Nacional en el mes de Junio en una emotiva ceremonia en la cual fueron designados Abanderado y Escoltas y los Bedeles que servirán de ejemplo de conducción a los nuevos integrantes del Cuerpo de Cadetes.

2.- Todos los Cadetes de 2° Año de ambas Especialidades lograron este año su primera experiencia de embarco en la Fragata Libertad durante una navegación desde el puerto de La Plata a la Base Naval Puerto Belgrano, las condiciones hidrometeorológicas resultaron óptimas pudiendo realizar las prácticas en el Puente de Mando, la cubierta y la Sala de Máquinas.

3.- Durante el mes de Agosto la ESNN fue visitada por el Sr. Subjefe del Estado Mayor General de la Armada Vicealmirante VGM Alvaro Manuel González Lonzieme, acompañado por el Director General de Educación Contraalmirante VGM Ricardo Raúl Christiani, quienes recorrieron las instalaciones y equipamiento de la Institución luego de lo cual felicitaron a las autoridades por la tarea realizada en procura de la mejora en la excelencia educativa.

4.- El primero de Octubre el Jefe del Estado Mayor General de la Armada Almirante Gastón Fernando Erice

presidió el acto del Día Marítimo Mundial, acompañado de Autoridades Navales, empresarios navieros y gremios del sector marítimo, en una convocatoria de integración de esfuerzos por una Marina Mercante pujante al servicio de los intereses de la Patria.

5.- Esta previsto la participación del Museo Ing. Antonio Cerviño de la Escuela Náutica “Manuel Belgrano” en la noche de los Museos por quinto año consecutivo, con conciertos corales que se incorporarán a la tradicional muestra que tendrá lugar el 31 de octubre.

6.- La Cadete de 3° Año Cubierta María Sol Baudoin fue invitada a participar del Word Maritime Day y del Simposio organizado por la Organización Marítima Internacional (IMO) en la ciudad de Londres entre los días 21 al 25 de Septiembre, concretando una destacada representación de los Cadetes de Náutica y la excelencia en la formación de los oficiales de la Marina Mercante Argentina. Nuestras felicitaciones por su sobresaliente labor.

7.- La Empresa Marítima Maruba elevó sus felicitaciones a la ESNN por el avance logrado en la formación de los Cadetes de 4° Año que han embarcado en unidades de la empresa en los últimos 5 años.



Testimonio

Mi encuentro en la ESNN

Desde los 6 años navego a vela, en embarcaciones monotipo, con el correr del tiempo el deporte se transformó en un estilo de vida, conociendo nuevas personas, lugares y culturas. El agua y el viento se convirtieron en parte de mí, la experiencia y aventuras vividas me llevaron a un nuevo desafío: estudiar en profundidad la vida en el mar, y qué mejor lugar que la “Vieja escuela Argentina que formas, caballeros de mar (...)”.

Mis primeras impresiones de la escuela fueron el buen trato entre quienes estaban allí, su organización, lo imponente de su espacio y la belleza del edificio. Al mirar por la ventana, me recibió nuestro hermoso Río de la Plata y así, de inmediato, pude sentir la bienvenida a la Escuela.

Durante el período de adaptación, aquella primera impresión tomó una nueva perspectiva, pudimos acercarnos a la estructura, la jerarquía, los modos, sus normas y disciplina. Todo esto fue amenizado gracias a la preocupación de los Bedeles quienes nos guiaron en todo este proceso. Ellos nos mostraron todos los espacios de la Institución y

así, con mis colegas, comenzamos a sentir que conformábamos la nueva generación de gente de mar.

Los profesores lograron atravesarme con sus experiencias motivándome y transmitiéndome su energía para seguir la gran exigencia y responsabilidad que implica estudiar en esta Institución. También dejaron en mí una gran marca las charlas de los Pilotos de Ultramar ex alumnos, quienes nos acercaron su viva experiencia del día a día en la profesión. Al comenzar el año empezó a crecer nuestra solidaridad, compañerismo y cordialidad que considero fundamentales para poder transitar el duro camino de formación en esta escuela. Esto requirió mi completo compromiso con ella, y la dedicación de casi todo mi tiempo, lo que cambió mi vida. Al día de hoy, ya habiendo cursado materias importantes me siento cada día más cerca de mi vocación, más cerca del agua, de la furia y la tranquilidad del océano.

Por último, quiero agradecer al Sr. Director CU Don Sergio Dorrego por la oportunidad que me confió a pesar de exceder el límite de edad permitido con mis 27 años siendo éste 23.

Infraestructura tecnológica en terminales portuarias:

¿Cómo manejar los crecientes volúmenes de contenedores en el menor tiempo posible en una zona de tamaño constante? Sólo es posible utilizando la última carga manejo de equipos y sistemas inteligentes.

Expertos encargados de las áreas de tecnología y de puerto, hicieron un acuerdo sobre este tema durante un debate de podio en el IAPH Conferencia de este año en Hamburgo.

"24 horas para cargar y descargar 6000 contenedores – se convertirá en el nuevo estándar. Estas palabras de Patrick Bol, Director Global de operaciones de operador terminal DP World, describen el desafío que enfrentan los puertos de contenedores.

Estos volúmenes no sólo hacen demandas enormes en las terminales, sino también



en infraestructuras de tráfico en el interior de los países.

"Los puertos sólo pueden ser inteligentes cuando la información de carga y

transporte están perfectamente vinculados," añadió Jens Meier, Presidente del Consejo de la administración de la Autoridad del Puerto de Hamburgo (HPA), refiriéndose al proyecto de logística de puertos inteligentes. José García de la Guía, asesor de tecnología informática para la autoridad del puerto de Valencia demostró los beneficios de tal fin comentando, "La información sobre salidas de buques y los volúmenes de carga por ejemplo, podrían, convertirse en predicciones de tráfico".

Las condiciones para que estos sistemas puedan ser realizados en los puertos están lejos de ser homogéneas. "Para un proyecto de tecnología informática hay una gran diferencia entre empezar de cero y tener que trabajar de determinada manera en un sistema existente," dice Wim Elfrink, Vicepresidente Ejecutivo en soluciones industriales y Director General de globalización de la empresa informática Cisco. La cooperación entre los sectores público y privado es esencial para que puertos inteligentes puedan tener una oportunidad de éxito. El Jefe de la Autoridad del

Puerto de Hamburgo, Jens Meier cree que podría ser una solución rápida a muchos problemas, ya que el costo de un proyecto como este es bajo en comparación con proyectos de infraestructura de puerto físico. Volker Worthmann, Director de transporte y logística en Soluciones Industriales Lufthansa, sin embargo, recomendó tener presentes estos grandes proyectos. "Pensar en grande, empezar de a poco," es su lema.

El hecho de que incluso pequeños puertos pueden crear sistemas inteligentes con esfuerzo y un costo razonable, fue probado por Michael Pal, Principal Analista de transporte en los puertos de Fremantle de Australia, con su propio ejemplo: los registros de autoridad de Puerto registra congestión de camiones en un sistema de video que permite identificar a cual terminal es responsable de cualquier trastorno en procesos normales. Desde la introducción del sistema de tráfico en todas las áreas del puerto, su funcionamiento ha mejorado visiblemente.

Confirmando Uruguay la Recisión del Contrato del Grupo Buquebus

El Buquebus se enfrenta al Gobierno Uruguayo por el fin de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo, en medio de los ecos del escándalo de PLUNA, que sacudió al gobierno de José Mujica y contaminó políticamente con el empresario Juan Carlos López Mena.

La autoridad portuaria comunicó a las empresas Los Cipreses S.A. que el 31 de Agosto se acabará la concesión.

El contrato fue firmado en 1994 por un plazo de 10 años prorrogables por períodos adicionales y sucesivos por un máximo de 30 años, es decir hasta el 2024.

El gobierno de Tarvaré Vazquez considera que el caso es otra herencia compleja de Mujica. López Mena declaró que Mujica le incumplió la promesa de extender la



concesión, y el ex presidente dice que en el Uruguay “no hay monarquía” y que el asunto debe resolverlo el actual gobierno.

El caso es que Mujica y el dueño de Buquebus tenían una relación amistosa y el entonces presidente creyó que López Mena podría ayudarlo a reflotar la quebrada aerolínea PLUNA, pero luego se disgustó con el final escandaloso de aquella frustrada operación.

Mujica pretendía que López Mena comprara los aviones y asumiera las líneas y el personal de PLUNA, pero aquel improvisado plan terminó en un sainete de escándalo político y con el procesamiento judicial del Ministro de Economía y del presidente del banco estatal.

El dueño de Buquebus fue presionado a pagar la garantía de una empresa fantasma que fue utilizada como pantalla en el remate de las aeronaves y la relación terminó mal.

Luego de eso Mujica decidió terminar la concesión de la terminal de pasajeros de Buquebus y la fecha fijada para eso fue el 31 de Agosto.

El nuevo simulador de máquinas

A principio de este 2015 se comenzó la instalación de un simulador de máquinas previsto en la recientemente inaugurada Fundación Politécnica para el desarrollo Profesional -FUNDEPRO-, en el nuevo edificio del Centro de Jefes y Oficiales Máquinistas Navales sito en Rodríguez Peña 1464 de la C.A.B.A.

Bajo el interés de conocer esta reciente adquisición del Centro, se entrevistó al MNS Hector Ruiz Harispe quien es jefe de instructores de la fundación, y relata:

Desde el año 2002 se viene discutiendo el problema de los simuladores de sala de máquinas para los maquinistas navales y para la Escuela de Náutica. Con el objetivo de que los cadetes puedan contar con un medio de entrenamiento actualizado, previendo futuros cursos obligatorios para egresados requerido por el STCW y además para poder responder al problema de la limitación en el título por falta de práctica efectiva en el manejo de plantas propulsoras de vapor Aspectos técnicos:

Siendo de origen ruso el simulador de marca Transas, opera bajo el sistema operativo Windows. El software del simulador esta basado en tres tipos de buques, un remolcador genérico con motores semi-rápidos Caterpillar, un buque turbinero a vapor tomado como modelo el buque regasificador Exemplar”, donde se modelizó todo el sistema de propulsión y servicios. Por último un buque tanque de 60.000 t. con un motor Man de 105 rpm a régimen de mar (aula de entrenamiento profesional) Si bien el simulador es llamado así como uno solo, en realidad son tres, contando con un aula de entrenamiento profesional con siete estaciones y tres monitores por cada estación para que puedan trabajar dos cursantes por estación más una estación adicional para el instructor, lo cual permite operar siete buques independientemente en cualquiera de los tres modelos de barcos, o siete plantas frigoríficas, o bien es posible armar diferentes partes ya sea de un barco o de las plantas frigoríficas, repartidas en las diferentes estaciones.

También encontraremos el simulador de misión completa, llamado así porque reproduce la situación ambiental del buque, con consolas, pantallas táctiles de grandes dimensiones, controles y circuitos cuyos gráficos responden exactamente igual a los que se encuentran en los buques que fueron llevados al modelo matemático.

El tercer lugar contiene 2 salas, la de máquinas y la del control de máquinas para el buque a motor diesel lento.



En total el conjunto simulador cuenta con 57 computadoras más una cantidad de hardware específicos para manejar y reproducir, lo más acorde a la realidad, cada modelo de buque.

En este tipo de simulador se pueden simular hasta aproximadamente mil fallas, desde las más comunes en un buque hasta las menos comunes, barcando desde la pérdida de aceite en un compresor de aire hasta un incendio en el economizador y su extinción, como también así trabajar y operar con plantas eléctricas de más de 6000 volts. (cuarto de control del buque con motor Diesel) Cabe mencionar que el simulador del buque turbinero es un prototipo en el mundo, siendo el primer simulador de esta clase de barcos que se hace a nivel global con software dirigido a plantas de vapor para propulsión y generación eléctrica de alta tensión. La misma empresa Transas lo señala como el simulador más ambicioso de América latina.

Cacería en el mar:

El pesquero ilegal más buscado del mundo.

Con la ayuda de dos barcos, la organización ambientalista Sea Shepherd persiguió a la embarcación Thunder durante 110 días; recorrieron más de 18.000 kilómetros en dos mares y tres océanos, hasta capturarla.

El 16 de septiembre de 2014 la organización internacional sin fines de lucro Sea Shepherd lanzó la "Operación Icefish", su 11° campaña de defensa del Océano Austral pero la primera de su clase. El objetivo de la Operación Icefish es patrullar y defender las zonas en las cuales la vigilancia y la regulación de la pesca son virtualmente imposibles debido a su lejanía y sus condiciones climáticas extremadamente hostiles.

Entre los buques ilegales que saquean el Océano Austral, existen seis que Sea Shepherd ha llamado los "Bandit 6" (seis bandidos). El más conocido, y que ha tenido encuentros previos con Sea Shepherd, es el llamado Thunder, que navegaba bajo bandera nigeriana. El Thunder es uno de los buques más buscados por Interpol a nivel internacional, quienes estiman que ha embolsado más de 76 millones de dólares en la última década, e incluso

forma parte de la lista negra de comerciantes ilegales de la CCRVMA (Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos antárticos), por crímenes relacionados a la pesca ilegal. La especie más codiciada por el Thunder era la merluza negra. La pesca ilegal es un negocio mundial que mueve unos 10.000 millones de dólares anuales en ventas y que no para de crecer, ya que las nuevas tecnologías permiten que los pesqueros se adentren en alta mar con gran eficiencia.

El 17 de diciembre de 2014, luego de varias semanas de campaña, el Bob Barker (buque de Sea Shepherd) finalmente pudo interceptar al Thunder en un estrecho del mar Antártico llamado Banco de Banzare, que los hombres de mar conocen como "The Shadowlands". El mismo se encontraba realizando operaciones ilegales de pesca, evidenciadas por boyas flotando próximas al buque. A partir de ese momento, el Bob Barker comenzó una persecución que rompió todos los récords. Durante este periodo, el Bob Barker y el Sam Simon (buques de Sea Shepherd) recuperaron con éxito alrededor de 72 kilómetros de redes de enmalle ilegales desplegadas por



el Thunder, que luego se entregaron a las autoridades de Mauricio como evidencia de las actividades ilegales de pesca del buque, y devolvieron al mar aproximadamente 45.000 kilogramos de peces atrapados en las redes.

Paralelamente, durante el mes de marzo los buques pesqueros Kunlun y Viking (también parte de la "Bandit 6")

fueron detenidos en Indonesia y Malasia respectivamente por actividades relacionadas con la pesca ilegal.

El 7 de febrero, las tensiones hicieron erupción: mientras el Bob Barker frustraba los intentos de pesca del

Thunder, este arremetió contra el Bob Barker, evitando la colisión por apenas un metro.

Finalmente el lunes 6 de abril, la Operación Icefish culminó con el hundimiento del pesquero ilegal Thunder a 0° 20' Norte 05° 23' Este, dentro de la Zona Económica Exclusiva de Santo Tomé. La situación legal del Thunder era altamente compleja debido a que, a fines del mes de marzo, el buque perdió el derecho de navegar bajo la bandera de Nigeria; lo que lo convirtió oficialmente en un buque pirata. A esto le siguió el intento de suicidio por parte de un miembro de la tripulación del Thunder, información que el capitán del mismo proporcionó al Bob Barker.

La gente de Sea Shepherd y las autoridades de la ley tienen sospechas sobre el modo en que terminó el

Thunder, incluso los capitanes de los barcos de Sea Shepherd declararon que el hundimiento tuvo lugar en

circunstancias muy extrañas, ya que en las inmediaciones no había ninguna otra embarcación antes que el pesquero se hundiera, y las escotillas no estaban selladas para impedir el paso del agua, sino abiertas de par en par. Esos indicios sugieren que el barco fue hundido intencionalmente, tal vez para evitar que fuese capturado por la policía en alta mar.

Los dos buques de Sea Shepherd se encargaron del rescate de la tripulación del buque ilegal Thunder.

Al llegar a puerto, los oficiales de mando del Thunder fueron arrestados. En julio, tres oficiales fueron acusados de una variedad de cargos, incluidos los de contaminación, negligencia y falsificación.

Pero los funcionarios de Interpol admiten que la pérdida del barco y de la evidencia que se hundió con él, su carga de pesca, las computadoras de a bordo y otros equipos, hacen difícil la presentación de cargos.