

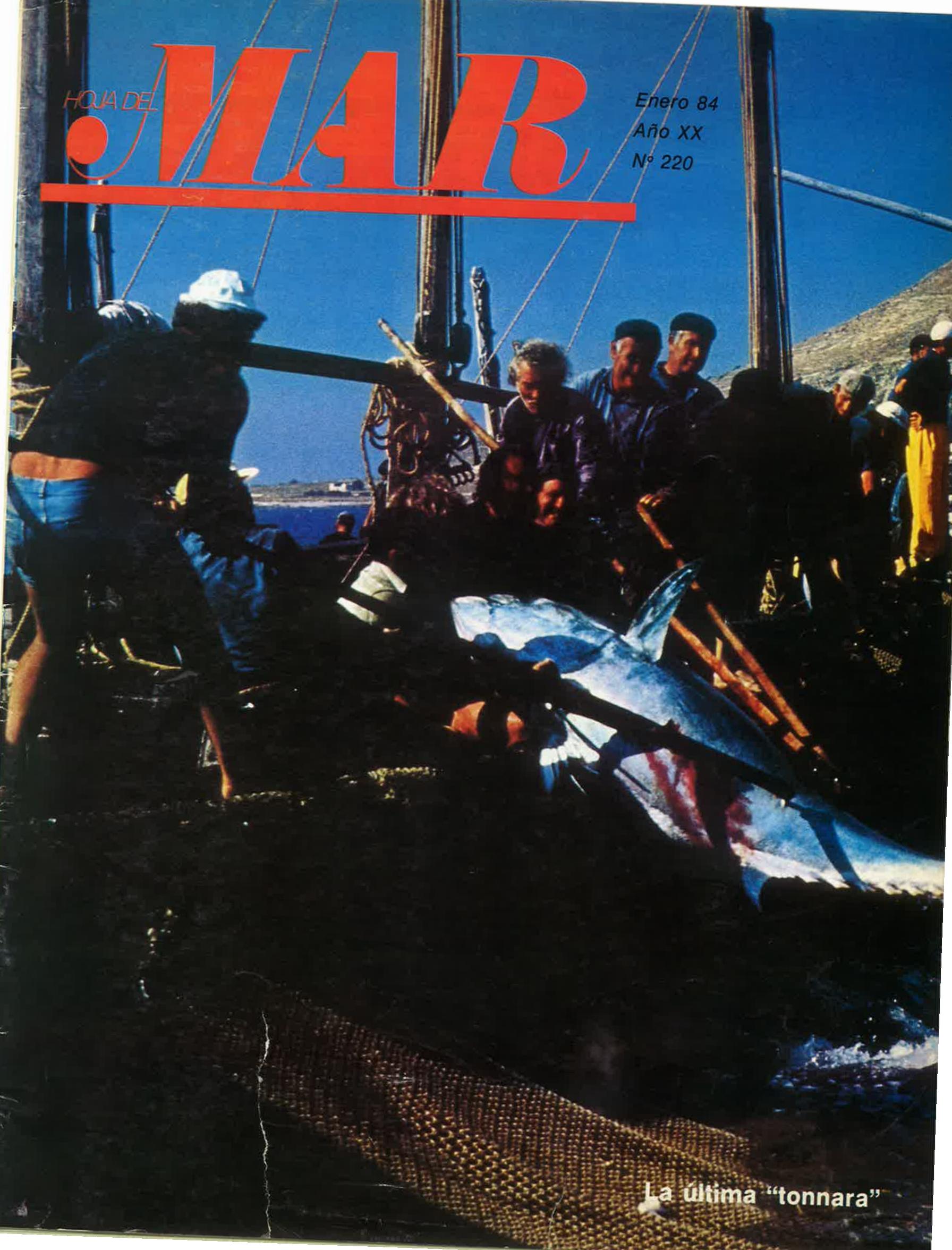
HOJA DEL

MAR

Enero 84

Año XX

Nº 220



La última "tonnara"

Avisos

COLABORACIONES ESPONTANEAS

"Hoja del Mar" no mantendrá correspondencia de ningún tipo acerca de las colaboraciones que se reciban en la Redacción, que no hayan sido solicitadas.

Esta norma —habitual, por otra parte, en todas las publicaciones— se refiere también a

las colaboraciones gráficas, sea cual fuere la naturaleza de las mismas.

Sólo cuando la dirección de "Hoja del Mar" decida la publicación de alguna de estas colaboraciones, se establecerá contacto con el autor.

En cualquier caso serán rechazadas las colaboraciones anónimas o firmadas con seudónimo. El autor deberá incluir

su nombre y apellidos, domicilio y número de teléfono, para su completa identificación. ■

CARTAS AL DIRECTOR

La sección "Cartas al director" acoge todas las opiniones, no importa que sean divergentes y críticas, sin otras limitaciones que el obligado respeto a

las personas y a las instituciones.

Se rechazará toda carta que no llegue firmada, con nombres y apellidos, domicilio y teléfono del autor, para su completa identificación o correspondencia en caso necesario.

La extensión de las cartas al director es libre, aunque es deseable que no rebasen los dos folios mecanografiados a doble espacio.

Deberán dirigirse a "Hoja del Mar". Director. Génova, 24. Madrid-4. ■

CAMBIOS DE DOMICILIO

Los suscriptores que cambien de domicilio y deseen seguir recibiendo "Hoja del Mar", deberán comunicarlo a la secretaria de Redacción, por carta. En la misma, además del nuevo domicilio, deberá figurar el antiguo, con las señas completas que figuran en las fajas con que se remite la revista.

Asimismo, cualquier cambio en el domicilio (por ejemplo, nueva numeración de la calle) deberá comunicarse.

Toda la correspondencia sobre estos asuntos debe dirigirse a "Hoja del Mar". Secretaria de Redacción. Génova, 24. Madrid-4. ■

SUSCRIPCIONES

La suscripción a "Hoja del Mar" (gratuita) está abierta para todos los trabajadores del mar que deseen recibirla en su domicilio, y para los restantes profesionales cuya actividad esté ligada con cualquiera de los sectores marítimos.

Para solicitar la suscripción deben dirigirse los interesados, por escrito, a "Hoja del Mar". Secretaria de Redacción. Génova, 24. Madrid-4.

Deben hacer constar, a máquina o con caracteres de imprenta, su nombre y dos apellidos, domicilio completo y profesión.

Sin estos requisitos, no será formulada ninguna solicitud de suscripción a "Hoja del Mar". ■

Los armadores confían en los lubricantes y los servicios de Texaco para mantener sus buques a pleno rendimiento.



Confían en Texaco porque sus investigadores ponen a punto productos que cumplen las fuertes exigencias operativas de hoy día.

Productos tales como:

- DORO AR 30, lubricante de cárter de reserva alcalina.
- TARO Special, nuestro lubricante de cilindros de formulación especial.
- TARO XD y TARO DP, productos multipropósito para lubricación de motores diesel de velocidad media.
- REGAL SERIE R&O, lubricantes para turbinas que cum-

plen los exigentes requisitos de los actuales equipos.

Confían en Texaco porque su rápido programa de análisis de aceites proporciona un servicio de análisis y detección que permite descubrir posibles problemas antes de que se produzcan, ayudando a reducir los costosos tiempos de parada imprevista.

Todo ello se resume en una sola cosa. Experiencia en maquinaria naval. Los armadores y maquinistas saben que Texaco posee esta experiencia y saben que estamos trabajando duro para mantener esa confianza.



Para información sobre nuestra línea completa de lubricantes marinos, dirija su consulta a:

TEXACO CANARIAS, S.A.

Capitán Haya, 38 - MADRID-20

Tels.: 279 15 15/279 22 57 - Télex: 43543

ES

ECO/SONDA

Ecos, rumores, frases brillantes, frases lapidarias, y algún que otro bulo, detectados por el equipo de sondeo de "Hoja del Mar".

Los planteamientos portugueses respecto a pesca pueden significar el desguace, previo amarre, de la mitad de la flota de arrastre de Marín. Senén Touza, presidente de la Asociación de Armadores de Marín.

Un barco limpio, como las personas, cambia completamente de aspecto. José María Peláez, gerente de Astur Jel, S. A.

La condensación de la caracterología valenciana —y estoy hablando ahora del "cap y casal"— no está en el área del viejo "oppidum" de los romanos, sino en el distrito marítimo de Valencia. Carlos Sentí, "Hoja del Lunes".

En el Crédito Social Pesquero (CSP) tenemos bien claro que se está haciendo todo lo posible para flexibilizar y fomentar la concesión de créditos y ayudas en base a la ley de pesca para Canarias. Portavoz del CSP.

El índice de accidentalidad del puerto de Huelva es uno de los más bajos de España. Alberto Casas, jefe de Seguridad del puerto de Huelva.

Que los puertos españoles dejen de ser puertos de "conveniencia" para las flotas de otros países. Anave.

El Instituto Social de la Marina habría terminado recientemente la elaboración de la Guía de Servicios del organismo. Este documento, que podrá ser distribuido en fecha próxima, pretende dar información exhaustiva de las instalaciones y servicios del ISM.

El programa de Medicina marítima elaborado por la administración del ISM ha sido presentado recientemente. Se trata de un programa de acción ambicioso y su ejecución está prevista para 1984.

En ambos palos del atunero de Concarneau se largan, por encima del pico, velas al tercio, con su entena muy embicada, cuyo puño de amura queda ligeramente por debajo de la quijada del pico. Javier Pastor.

Mil novecientos ochenta y cuatro será el año de la revolución en la pesca. Fernando González Laxe.

**ATENCION ARMADORES
QUE PESCAN
EN AFRICA OCCIDENTAL**

SERVICIO

FURUNO®

AUTORIZADO

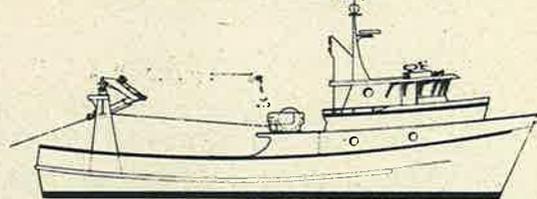
SIECMI

Port de Pêche, Abidjan
Teléfono 35 50 31 - VHF Canal 10
COSTA DE MARFIL



**UNA GRUA MARINA HIAB-VALMAN
EN LUGAR DE CINCO PUNTALES**

Como parte de la modernización del buque Sjövik —un arrastrero/factoría de 62 metros—, una sola Grúa Marina sustituyó a cinco puntales de carga. Puesto que la grúa puede girar un círculo completo y su lugar de emplazamiento puede elegirse libremente, pudo cubrirse una zona total de trabajo mayor que la que podían atender los puntales.



**LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL
EN PEQUEÑOS ARRASTREROS**

Una grúa HIAB deja la cubierta despejada y puede trabajar sin limite en todos los sectores.



**LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN AHORRA COMBUSTIBLE
EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADOS**

Con la Grúa Marina HIAB a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el saltillo de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de izar la captura. Las roldanas para los cables de arrastre van situadas en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a cruja que tenía lugar en las anteriores condiciones requería una considerable compensación mediante el timón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

La Grúa Marina HIAB cumple a la perfección todas las tareas auxiliares de elevación en cualquier buque mercante: carga de provisiones y respetos C. M., maniobra de balsas, manejo de mangueras... y todo lo que a Vd. se le pueda ocurrir, TODO ELLO, CON UNA SOLA GRUA.



Avda. de la Constitución, 19b. TORREJON DE ARDOZ (Madrid)
Tel. 675 18 50 (5 líneas) - Télex: 42019 - Apartado 8.
FABRICA: Pol. Ind. Malpica, C/E, n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)
Apartado 3020 - Zaragoza-16

MARITIMA DEL NORTE, S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS:

AUXILIAR MARITIMA, S.A.
BUQUES DE APOYO, S.A.
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
TERMINALES QUIMICOS, S.A.
CONANSA, S.L.

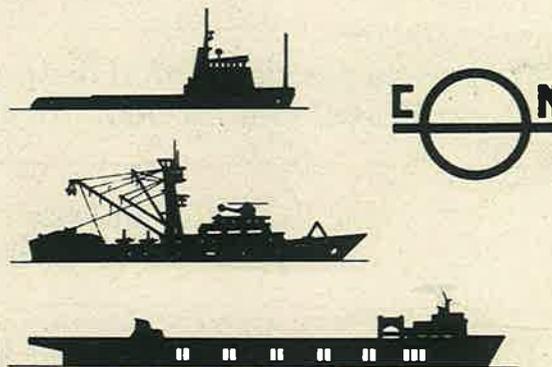
Miño, 4. MADRID - 2
Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GRANA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADALUPE	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GREDOS	FRIGO 3.370 M3
SIERRA LUNA	FRIGO 2.470 M3
SIERRA LUCENA	FRIGO 2.410 M3

FLOTA GERENCIADA

LINEAS REGULARES Y TRAMP DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS	LAIETA	GNL	40.000 M3
	SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000 M3
	AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
TRANSPORTE DE GASES LICUADOS	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	GALANTE	Buque de Apoyo	7.200 BHP
BUQUES DE APOYO para servicio a plataformas de perforación	GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200 BHP
	SALLY ANN	Frigo	2.750 M3



CINTRANAVAL, S. A.
OFICINA TECNICA NAVAL

— Proyectos de buques

- Mercantes
- Pesqueros
- Embarcaciones de puerto
- Off-Shore
- Auxiliares

— Estudios

- Astilleros
- Transformaciones
- Inspecciones
- Estudios económicos

CINTRANAVAL, S. A. Avda. Zugazarte, 20.
Tel. (94) 463 16 00. Télex 32632 CINT
LAS ARENAS (VIZCAYA)



N.º 220

Año XX ● Enero 1984

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social, dirigida a los trabajadores del mar.

Edita: Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social). Servicio de Información y Publicaciones. Génova, 24, Madrid-4. Teléfonos 419 39 63 - 419 07 24. Telex: 23746-22107.

Director general del ISM:
Constantino Méndez

Director:
Joaquín Vidal

Redacción Madrid:
Mauro Rodríguez y José Vicente de Lucas.

Corresponsales en España

Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Fernando López Perea. Bilbao: Miguel Angel Rodríguez Villanueva y José Luis Alaña. Cádiz: José Luis Villaplana. Cartagena: Gonzalo Varela. Castellón: Francisco Segarra Fabregat. Ceuta: Felipe Peña Vázquez. Gijón: José María Aguirre López y Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Fernando Ron Giménez y Serafín Gómez Rojas. La Coruña: Leopoldo Cal Fernández. Las Palmas: Ricardo Urquidí Gúemes y Juan Francisco Fonte. Lugo: Antonio Nores Quesada y Narciso García Fernández. Málaga: David León Herrero. Melilla: Mario Otero Iglesias. Palma de Mallorca: Bernardo Zulaica y Emilio Morancho. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Juan José Lizuain. Santa Cruz de Tenerife: Antonio Betancort González. Santander: Rafael Puente Pinedo. Sevilla: Generoso Martín. Tarragona: Luis Vega Fernández. Valencia: José Manuel Masip Segarra. Vigo: Antonio Piñero Salvedogitia. Villagarcía de Arosa: José Ramón Núñez Ramos. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular

Corresponsales en el extranjero

Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrascal. Saint John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Berceo Arce

Secretaría de Redacción:
Charo S. Harguindey

Documentación:
Blanca Muro

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid.

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plo-mo, 19. Madrid-5.
Depósito Legal: M. 16.516-1963

HOJA DEL MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en artículos y entrevistas que puedan publicarse. Sólo se considerarán como opiniones propias de HOJA DEL MAR aquellas que vayan firmadas por su director o en forma editorial.



Nueve jóvenes españoles, de distintas actividades y procedencias, se han reunido en Lekeitio (Vizcaya) y han ocupado unos astilleros abandonados para construir una goleta, con la que pretenden dar la vuelta al mundo. Llevan ya invertidos más de trece millones de pesetas en la construcción de la embarcación, y su problema mayor es conseguir más dinero. Otro problema, no menor, es que les dejen trabajar, pues continuamente reciben visitas de curiosos. **Página 26.**



Un cruento espectáculo, un sacrificio que tiene en el epílogo sus momentos más dramáticos: así ven la captura de atún en almadraba quienes la contemplan por primera vez. Pero esta es una actividad que en muchos lugares se extingue. En Sicilia y Cerdeña ya han cerrado todas las factorías. La última "tonnara", con su habitual belleza y violencia. **Página 34.**

El puerto de La Luz y Las Palmas ha cumplido sus cien años de historia, de lo que dimos testimonio en el anterior número de Hoja del Mar, con un amplio reportaje. Ahora, nuestros colaboradores en aquellas islas hacen un amplio estudio de la evolución y repercusiones en el mismo puerto de la crisis del petróleo, de la que se cumplen ahora diez años. **Página 47.**



Puede revolucionar el transporte marítimo. El buque noruego "Dyvi Swan" tiene capacidad para sumergirse hasta siete metros y medio bajo el mar, y de esta forma recibir la carga, que le acercan remolcadores. Su capacidad de carga alcanza las 25.000 toneladas, y es un método que facilitará el trabajo y abarata los costes. **Página 29.**



Opinión	6	Asamblea de Cofradías de Pescadores	15	Los pósitos de pescadores (II)	43
Importantes proyectos de Ley sobre medidas laborales	9	Operación "cortar y pegar"	17	Muestra náutica flotante de Baleares	45
Ayudas para la modernización de la flota pesquera	11	Crónica internacional	21	El puerto de La Luz, a diez años de la crisis del petróleo	47
		Crónica de la costa	39	Protagonista: la mar	50

Manuel Cortabitarte muere en el accidente de Barajas

Cuantos conocían a Manuel Cortabitarte saben de su hombría de bien, de su honradez y de su entrega a la causa pesquera: embarcado desde pequeño, doce años de patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Vicente de la Barquera (Santander) y un montón de logros en favor de su puerto, entre los que destacan la fábrica de hielo y la cámara frigorífica.

Era Manuel Cortabitarte miembro del comité ejecutivo de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, en representación de los marineros cántabros, y aunque no destacase en su oratoria, sí convenía por la claridad con que veía los problemas del sector y la forma clara, valiente y tajante con que los presentaba y defendía.

En su cofradía era un símbolo: armadores, pescadores y cualquier persona relacionada con la pesca, desde la autoridad de Marina al más humilde comprador, le respetaban, le admiraban, le querían.

Los organismos de la administración pesquera, el Instituto Social de la Marina, el Crédito Social Pesquero, y tantos otros, saben del tenaz bien hacer de Manuel Cortabitarte. Seguro que en muchos de estos

departamentos disientan de sus opiniones, pero en todos tenía las puertas abiertas, y sus razones eran escuchadas y atendidas.

La víspera de su muerte acudió a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores convocado para asistir a un comité ejecutivo extraordinario que trataba, entre otros temas, del próximo pleno de la junta general. Fue de los primeros en llegar a la cita, pues era puntual como las estrellas; saludaba con alegría del tardío reencuentro.

A la hora de la problemática del sector discutía con aplomo y fuerza, aunque no hacía florituras oratorias.

La sesión del comité ejecutivo se prolongaba y hubo que hacer un descanso para comer. Durante una de esas conversaciones, al parecer intrascendentes, que llenan un descanso cualquiera, en un pasillo, mientras se ofrece o se acepta un cigarrillo, Manolo hablaba con pasión de su fábrica de hielo, de su cámara frigorífica, de las lonjas y el derecho de retorno, del problema del 2,08 que sostiene contra viento y marea "algunos extraviados" —decía él, con sorna—; pero, sobre todo, defendía a la cofradía de pescadores como institución milenaria. "Las cofradías

son eternas porque su estructura es perfecta. Mientras haya pescadores, habrá cofradías. No se os olvide...".

Acabó la reunión bastante tarde y empezaron las despedidas. Para Santander tenían billetes de avión Mario Brígido Gutiérrez, Estanislao Herrero y Manuel Cortabitarte, patrones mayores de Colindres, Llanes y San Vicente de la Barquera, respectivamente. Se fueron juntos, pues al día siguiente tendrían que tomar el mismo vuelo.

Hubo despedidas y, como siempre, Manuel Cortabitarte repartió amables apretos de mano y palmeó abrazos, unos abrazos que comprimían como golpes de remo.

—Qué contento te vas —le dijo alguien.

—Claro, como que mi sitio es mi casa, mi familia, mi cofradía y la mar. A mí, Madrid, me ahoga; mi sitio es aquél...

¿Fue una premonición?

Al día siguiente la radio se encargó de dar la triste nueva: el avión Madrid-Santander había chocado con otro en el aeropuerto de Barajas.

En la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores creíamos que los tres patrones mayores del Cantábrico habían muerto. Tratamos de que Aviaco nos aclarara más noticias que las que daba la radio. A poco llegó Mario Brígido, que había aplazado el viaje a última hora; un rato después, Estanislao nos diría, por teléfono, que por viajar con su mujer por problemas médicos, había perdido el avión. ¡Bendito sea!

Escuela de Carpinteros de Ribera en Palma

He aquí una noticia que fue divulgada no por sí misma, sino por lo que representa al recoger, recordar y renovar aquellas profesiones que en la Historia tuvieron gran estima y que de sus resultados positivos se logró la más ágil comunicación entre poblaciones cercanas y lejanas y aun grandes descubrimientos. Se trata de la construcción naval en madera, ya que desde la más remota antigüedad siempre se ha usado, y continúa, el empleo de esta materia noble para un sinnúmero de embarca-

ciones de cualquier uso, aunque a mediados del siglo XVIII surgiere el hierro y más tarde el acero, y ya en este siglo XX el cemento, aluminio y materiales plásticos de diverso tipo.

No solamente es la construcción del casco, sino también aplicaciones de madera con su propia estructura física o en conjunto de fibras tratadas o prensadas, que se emplean en los buques construidos por los otros reseñados materiales.

Para todas estas aplicaciones es necesaria

mano de obra especializada, y por tanto el llamado carpintero de ribera.

La noticia es la creación en la capital de la isla de Mallorca, de una escuela de este oficio, para subsanar la escasez de personas dedicadas a este arte tan antiguo como la civilización, y una de las varias causas es el promedio altísimo de edad de los actuales carpinteros de ribera, con una media de sesenta y dos años, y el entusiasmo de personal extranjero que, aprovechando las circunstancias, invade los clubs náuticos de las Baleares, con la gran cantidad de embarcaciones de deporte tanto nacionales como extranjeras.

Esta idea, y su plasmación, ha sido efectuada por Liga Naval, Instituto Nacional de Empleo, Gremio Patronal de Em-

En la federación todo era preocupación y dramatismo. Se temía lo peor en la persona de Manuel Cortabitarte, pero no se acababa de confirmar; el cadáver de Manuel Cortabitarte, como el de otros muchos, era por el momento inidentificable, pero Manuel Cortabitarte había tomado el avión: le dejó prácticamente al pie del avión un sobrino, que le llevó al aeropuerto en su propio automóvil.

La tinta negra de la desgracia corre en toda la prensa, radio y televisión, describiendo dantescas escenas y males irreparables, mientras una familia pescadora de San Vicente de la Barquera, con parientes en todos los puertos españoles, está de luto.

Manolo ya no volverá a su casa, ni verá a su familia, ni patroneará su cofradía, ni tripulará el "Nicolás Ochoa", ni será sotapatrón de ningún merlucero. Su viuda queda con cuatro hijos varones: dos pescadores, un marino mercante y un estudiante. ¡Buena estela en la saga de los Cortabitarte!

Manuel Cortabitarte fue un hombre cabal, que todo lo hizo bien, menos morir. El me dijo un día: "Los pescadores sólo deseamos morir en un naufragio o en nuestra humilde cama, llenos de achaques, pero con una ventana que mire a la mar".

Descanse en paz Manuel Cortabitarte, marinero y pescador, que vino a morir por la pesca y los pescadores en una tierra sin mar y apenas sin agua. ■

ANTONIO ARAGONES

presarios de la Madera, el constructor naval Antonio Pérez Torregrosa, todos ellos de Palma, y la colaboración del Consell Insular y del Instituto Social de la Marina.

Un curso de perfeccionamiento de seis meses de duración desde octubre 1983 a mayo 1984, permitirá disponer de quince alumnos, futuros operarios con preparación técnica y práctica, ampliable según los resultados de este período considerado como de investigación. El nivel de aplicación, de asistencia y absorción en los primeros dos meses, es casi perfecto, y con grandes esperanzas, lo que hace suponer seguirán otros cursos a la finalización del presente. ■

NARCISO CARDONA

La sentencia del "Urquiola"

Vivimos en un mundo en que las catástrofes son noticias habituales y cotidianas en los titulares de los medios informativos. Las hay de todo tipo, pero siempre son espantosos acontecimientos, que nos conmocionan y nos dejan perplejos durante algún tiempo, quizá poco, porque, desgraciadamente, nos vamos acostumbrando.

Estas desgracias rutinarias que forman parte de nuestro entorno, que sentimos y que, en mayor o en menor grado, nos inquietan, nunca tienen compensación posible. Cuando hablamos de un accidente o de un desastre es difícil creer que no hay mal que por bien no venga, no se puede después de tal desastre contentarse con cualquier compensación.

Quiénes vivimos la tragedia del "Urquiola" ya no podremos nunca alegrarnos por una simple sentencia que nos devuelve desgraciadamente poco.

Allí perdimos un amigo, compañero y capitán nuestro. También algunas otras cosas, un buque, un cargamento, pusimos en peligro nuestras vidas y fuimos los protagonistas forzosos de un gran desastre ecológico. No, por mucho que nos den, por muy justas que sean las sentencias, nunca quedaremos satisfechos.

Se me ha pedido que escribiera unas líneas para "celebrar" la sentencia favorable del Tribunal Supremo. Acepto con reparos, porque a mí me parece un precio excesivo el que se ha pagado por descubrir una aguja, cerrar un canal de entrada, reconocer la conducta ejemplar de un capitán o la profesionalidad de un colectivo.

Me gustaría simplemente terminar diciendo que los 36 tripulantes anónimos supervivientes de aquel "Urquiola" roto y hundido, diseminados por los mares y tierras del mundo, esperamos este resultado.

No obstante, a quienes con su esfuerzo lo hicieron posible, a pesar de todo, nuestro más sincero agradecimiento. ■

EUGENIO TESOURO

Cartas al director

"Cruz da Costa da Morte"

Señor director:

La propuesta es erigir una gran cruz en lo más elevado del islote Ocentolo, frente al faro Finisterre, que podía llamarse "A cruz da costa da morte".

Solicito ante quien corresponda que el edificio en desuso al lado del mismo faro ex semáforo, sea convertido en el santuario de los naufragos. Lei de José Curt que el cabo Finisterre acabó convirtiéndose en una meca religiosa. ¡Así es!

En "Hoja del Mar" que usted tan dignamente dirige, el señor Curt muestra al mundo el Finisterre mágico dentro del promontorio Artabro, donde Brigo, considerado el primer poblador de Galicia, vino a instalarse, según Vicetto, hace más de cuarenta siglos.

Cuando estaba en uso el Código internacional por banderas, este ex semáforo posiblemente recibió demandas de auxilio de buques mercantes que cruzaban el cabo de Norte al Sur, y muchos no lo lograron. Escritores como Baña y Ballesteros contabilizaron 544 y 894 muertos en la mar en estas costas (sin pensar en la última guerra).

De nuestros pesqueros podemos citar algunos, como los "Bonito", "Isleño", "Begoña", "Cirzurquil", sin olvidarnos del cincuentenario del malogrado buque de la Marina española hundido al lado del islote mencionado, el día 11 de junio de 1932: el "Blas de Lezo".

El mar de Finisterre es vida y también muerte. ■

MANUEL D'ANTONIA
DOMINGUEZ
La Coruña

La mar en la prensa

Vuelven de vacío

Si el otoño ha venido resultando propicio a la pesca tanto por parte de las flotas atunera como por la artesanal merlucera, destaca esta en aguas asturianas, no se presentan buenas perspectivas para el período navideño.

En efecto, es acuciante la escasez de pesca en todas las especies y por ello la flota artesanal que viene faenando en los caladeros tradicionales del litoral vizcaíno desde punta Santa Catalina en Lequeitio hasta el cabo de Llano, está retornando de vacío en todas sus salidas.

Por todo ello, no extraña que los precios en lonja se coticen fuertes y en alza constante. Así la merluza pequeña a 715 pesetas/kilo; la mediana, a 925 pesetas; la grande, a 1.225 pesetas; el besugo mediano, a 750 pesetas, el de tamaño normal, a 1.050 pesetas; y el chicharro, a 170 pesetas/kilo; promediado de precios. ■

J. UGALDE
"La Gaceta del Norte".
Bilbao, 13 diciembre

Ateneo Marítimo de Valencia

Al cumplirse este año el XXV aniversario de la fundación del Ateneo Marítimo

(Pasa a la pág. 8)

La mar en la prensa

(Viene de la pág. 7)

mo, esta entidad, que ha desarrollado una amplia labor cultural en el distrito que representa, proyecta su futuro en tres frentes concretos: recuperar la tradición ateneística y, por ende, las tertulias literarias; fomentar diversas publicaciones e integrar a la juventud, aspecto éste que va a suponer el mayor reto.

La tradición cultural del distrito marítimo se vio reflejada, de manera especial, a finales del siglo pasado y principios del XX con la creación de centros de encuentros literarios y musicales. Ejemplo fiel de ello fueron los ateneos científico y republicano y la banda del Patronato Musical, de la cual surgirían la rondalla Escalante —hoy desaparecida— y la Unión Musical de Pescadores.

Durante el largo paréntesis de la contienda civil y la posguerra sólo quedaron huellas de aquel pasado y únicamente, los bares recreativos suplieron aquel intercambio grupal sobre temas concretos. Más tarde, la necesidad de un centro cultural que, al mismo tiempo, sirviera de apoyo a las inquietudes del distrito, reunió a un núcleo de personas —procedentes de profesiones liberales y que no superaría el centenar—, en torno a ese objetivo, y en mayo de 1958 fundarían el Ateneo Marítimo.

Durante estos veinticinco años se han realizado toda suerte de actividades culturales y recreativas bajo el mandato de tres juntas directivas, organizándose ciclos de conferencias, exposiciones, proyecciones cinematográficas, trofeos de ajedrez y unas semanas culturales de exaltación de relevantes figuras valencianas, como Blasco Ibáñez, Benlliure o Sorolla.

Actualmente, los mil socios con que cuenta el Ateneo disponen casi exclusivamente de la segunda planta del edificio de la calle de la Reina, habida cuenta de que en la primera se halla ubicado un bingo, desde hace algunos años. Como en otras muchas asociaciones de tipo cultural y recreativo, las necesidades económicas primaron sobre otros condicionantes, dándose "luz verde" para la instalación de la referida sala de juegos.

Cuando este intento serio por renovar la labor cultural —un tanto adormecida últimamente— parece ir por buen camino, lo que más le preocupa al secretario del Ateneo es la integración de la juventud en la entidad. Hoy en día las salas del centro están ocupadas de forma mayoritaria por personas de la tercera edad, un amplio sector que, desde el principio, fue objeto de protección por parte de los directivos, hasta el punto de que la Agrupación de Jubilados y Pensionistas de la provincia se gestó en el Ateneo. ■

F. ESCRICHE
"Las Provincias",
Valencia, 4 diciembre

Año de transición en el País Vasco

El ejercicio económico 1983 tiene la característica de año de transición para el conjunto de las flotas que configuran el sector pesquero vasco. El carácter de transición viene dado por el hecho de que ha transcurrido sin incidencias de especial relevancia dentro de los graves y complejos problemas que arrastra el sector desde hace diez años y por la circunstancia de que hay dos acontecimientos que van a afectar a la estructura del

mismo. Estos acontecimientos son la previsible entrada de España en la CEE, la renovación de la flota de bajura y la reestructuración de la de arrastre y bacadera, según informó Vasco Press.

La incorporación a la CEE influirá decisivamente en el diseño de la flota que ha de faenar en las aguas a las que se acceda en la nueva situación. Este acceso no se limita a las aguas comunitarias propiamente dichas, sino también a las de terceros países con acuerdos establecidos con la CEE.

Por otra parte, hay más aspectos que afectarán al desarrollo del sector pesquero vasco como son los programas de desarrollo regional financiados por la CEE y la apertura de nuevas expectativas de conversión de Euskadi en zona de privilegiado emplazamiento para canalizar los intercambios comerciales de pesca entre España y la Comunidad, dentro de la unidad de mercado.

El análisis sectorial refleja, en el capítulo de pesca de bajura, una campaña de anchoa cuyos resultados no han sido del todo satisfactorios. Las cantidades capturadas se incrementan un 128 por 100, pero simultáneamente los precios han sufrido un fuerte descenso (—38,6 por ciento). A pesar de ello, los ingresos superan el 39 por 100 de los logrados el pasado año. En cuanto a la campaña de túnidos en conjunto, ni las capturas ni los precios superarán a los del pasado ejercicio, por lo que es de esperar una disminución de los ingresos brutos provenientes de esta campaña.

Para la flota de arrastre, las limitaciones en licencias y en las cuotas, año tras año, por parte de la CEE, disminuye la capacidad de la misma si se la compara con las posibilidades de extracción que tiene. ■

"La Voz",
Bilbao, 20 noviembre

Apresados en Tánger

A primeras horas de la tarde del sábado, nos presentábamos a las "puertas del puerto" de Tánger y, en vista de que nos prohibían el paso con nuestro vehículo de nuevo lo intentamos a pie. Bandeja de pasteles en mano, y bolso con los útiles de trabajo a las espaldas, caminar pausado de "turista", expresión de despiste..., tenemos más suerte y nos colamos en el interior. A mano derecha, el despoblado muelle de pescadores; a doscientos metros, incommunicado, el "Jaime Manuel"; más allá, frente a él, la patrullera "205" de la Real Marina Marroquí. Sin dudarlo, nos plantamos junto al pesquero español.

El "Jaime Manuel", barco pesquero matriculado en el Puerto de Santa María, propiedad del armador portugués Rasteu, de cincuenta y nueve toneladas, lleva a bordo once tripulantes, dos de Sanlúcar de Barrameda y los nueve restantes del Puerto.

Con todos ellos estuvimos conversando, aunque era el patrón quien más detalles nos daba al respecto. De cómo sucedió el apresamiento, Diego Rasteu nos decía: "Salimos el viernes a la una de la madrugada del Puerto de Santa María, íbamos navegando para 'pesquero', hacia aquí, la costa marroquí, bien sea una playa u otra, hay tantas playas de pesca. Nosotros nos dedicamos preferentemente al marisco. A las diez de la mañana del viernes fue cuando nos cogieron".

—¿Cómo se desarrolló el apresamiento?

—Íbamos navegando y al ver la patrullera, la "205", que iba para el Sur, cuando me di cuenta vi que viró, puso proa a nosotros y entonces desembragué para que no me "pusiera por fuga", ya se han dado esos casos. Me quedé parado, me cogieron la documentación y nos dijeron que estábamos en aguas prohibidas, que ni navegando podíamos ir por aguas prohibidas.

—¿A cuántas millas de tierra marroquí se encontraban ustedes?

—A siete y media.

—¿Lógico y razonable apresamiento?

—Sí, sí, para ellos sí, claro...; para nosotros no. Para nosotros no es legal, puesto que íbamos navegando, y eso consta en el convenio, según el canciller. Hay una zona límite de doce millas para pescar, pero para navegar no hay límite.

Del comportamiento de los marinos marroquíes en el momento del apresamiento, el patrón español hacia constar el buen trato del que habían sido objeto: "Saltaron a bordo, registraron el barco y yo les dije que íbamos navegando para 'pesquero'. El oficial me contestó que eso era cosa del capitán de la patrullera. Me ordenaron que pusiera rumbo al puerto de Tánger. Nos dieron escolta hasta cabo Espartel, desde ahí se dieron la vuelta y han estado toda la noche haciendo la ronda".

De las visitas recibidas, por parte de las autoridades españolas ubicadas en la ciudad tangerina, nos contaban: "El representante del cónsul, el canciller, ha estado esta mañana aquí y nos ha dicho que hasta dentro de una semana y pico no nos darán la libertad, que el lunes mandarán el acta para Rabat, pero como el jueves es fiesta marroquí, los trámites tardarán algo. Según nos ha contado, la sanción ha sido por estar en aguas prohibidas, 2.400 dirhan; el canciller nos lo ha comunicado, pero en España aún no saben nada".

—¿Es la primera vez que le sucede este percance?

—No, con esta ya van cinco. Tres de ellas fueron normales, pero otra vez también me cogieron navegando a veintisiete millas de la costa. Las cuatro ocasiones anteriores nos condujeron a Casablanca. Precisamente la vez que me cogieron navegando me pusieron por fuga. Yo no había visto ningún patrullero y me echaron setecientos mil pesetas de multa, las demás han sido ciento setenta mil y el resto, lo mínimo, cuarenta y ocho mil pesetas.

Incomunicados y sin poder ponerse en contacto con sus familiares, estos marinos mostraban su preocupación al respecto: "Suponemos que el canciller le habrá dado noticias nuestras a las 'parentas'. Nosotros no hemos podido llamar porque nos quitaron el micro de la radio. Además yo no sé por qué lo hicieron. La patrullera vino escoltándonos hasta el cabo Espartel, pero desde allí, hasta el puerto, nos pudo ocurrir una desgracia, una vía de agua, etcétera, y sin tener telefonía... qué hace uno".

Diego, ¿quienes son los culpables de estas situaciones en las que os veis metidos los pescadores españoles?

—Para mí es que el convenio desde el primer momento está mal hecho, lo firme quien lo firme..., está mal hecho. Nosotros no vamos a ningún sitio malo, a lo que vamos es a trabajar. De acuerdo de que han convenido ese límite de doce millas, pero es que en las estadísticas, desde que está hecho el convenio, se han cometido más apresamientos por fuera que por tierra. Si yo voy con el barco a pescar y me cogen por fuera, como les he dicho antes.

JOR DE BYS
"El Faro"
Ceuta, 15 diciembre

La Cofradía de Pescadores de Calpe

Una de las entidades más relevantes de la vida socioeconómica de Calpe es la Cofradía de Pescadores. Recientemente ha sufrido una reestructuración en sus directivos y nuevos aires campean entre sus paredes. José Sau Ivars es su flamante secretario y con él mantenemos la entrevista.

"Alrededor de 220 cofrades activos tiene la Cofradía de Pescadores de Calpe, aunque también pertenecen a ella las viudas y huérfanos de los que en su día pertenecieron como cofrades activos a la misma". Todos los cofrades pertenecen al sector industrial pesquero de la población y ellos controlan las 27 embarcaciones que tienen su base en el puerto de Calpe, más cinco embarcaciones de menor tonelaje.

Entre sus múltiples servicios, todos ellos destinados a potenciar el beneficio económico de los marineros, cabe destacar los servicios sociales y de ellos los socorros mutuos, destinados a sus propios afiliados. Aparte de ellos, los que se presta a la flota de Calpe, como es el importante servicio de lonja que cuenta con fabricación propia de hielo. Servicio de alquiler de envases a las embarcaciones y comerciantes, con lo que se ha conseguido, después de una inversión de más de cuatro millones de pesetas, en una mejor presentación del pescado, erradicando los antiguos envases de madera. Asimismo se cuenta con un camión, en parte financiado por el FROM, con el que se consigue el mantener estables los precios del pescado, ya que cuando éste no alcanza unas cotas mínimas, es la propia cofradía la que compra para venderlo posteriormente en Mercadería. Cuenta, igualmente, con tienda de efectos navales para sus afiliados en la que se puede encontrar todo lo necesario para pertrechar una embarcación e incluso material personal de uso del mariner. La cultura de sus afiliados tampoco se descuida en esta entidad. Se organizan cursos de formación profesional, tanto de patrón de embarcaciones, como de mecánicos. Charlas y exposiciones, tanto de pintura como de fotografía. Recordemos que la Cofradía de Pescadores de Calpe ha instaurado un importante premio fotográfico sobre el tema "El mar". Cuenta entre sus instalaciones un hogar del pescador, con servicio de bar y biblioteca, en el que se desarrollan periódicamente charlas para la tercera edad y y precisamente para sus jubilados se organizan viajes de vacaciones.

Y como meta social, asimismo impuesta para desarrollar en este próximo cuatrienio, figura: aumentar las pensiones a viudas de asociados, crear becas de ayuda al transporte para estudiantes hijos de cofrades que tengan que realizar sus estudios fuera de la localidad, becas para todos los jóvenes que deseen realizar estudios de náutica en la escuela de Alicante y ayudas especiales para Navidad y la festividad de la Patrona de los marineros, la Virgen del Carmen. Además de, precisamente en estos días, colaborar con el Ayuntamiento de Madrid en sus viajes de la tercera edad, agasajando a éstos. ■

V. ZARAGOZA
"Información".
Alicante, diciembre

Medidas laborales presentadas por el ministro de Trabajo y Seguridad Social

Aprobados los proyectos de Ley sobre Empleo, Libertad Sindical y Reforma del Estatuto de los Trabajadores

El Consejo de Ministros aprobó, en una de sus sesiones celebradas el pasado mes de diciembre, un importante paquete de medidas laborales, propuesto por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Joaquín Almunia, entre los que destacan el proyecto de Ley para la Reforma del Estatuto de los Trabajadores, proyecto de Ley de Protección a los Desempleados y proyecto de Ley Orgánica de Libertad Sindical.

Protección a los desempleados

La modificación y mejora del sistema de prestaciones de desempleo es consecuencia de la situación que se ha provocado en los últimos meses y por la cual se encuentran sin ningún tipo de prestación económica más del 70 por 100 de los desempleados registrados en las oficinas del INEM y, aproximadamente, el 60 por 100 de los procedentes de los sectores secundarios y terciarios que, en principio, por su condición de asalariados, están dentro del campo de aplicación de la prestación por desempleo.

El proyecto de Ley sobre protección a los desempleados nace, pues, de la necesidad de atender con medidas urgentes esta situación, aprovechando el desfase que en este sentido mostraba el título II de la Ley Básica de Empleo para convertirlo en un proyecto de Ley nuevo, que es el aprobado por el Consejo de Ministros.

Incluyendo colectivos que hasta ahora se encontraban en esa situación de desprotección, el proyecto de Ley afectará a un total de 235.018 de los desempleados aún no protegidos en 1984, 230.657 en 1985 y 197.695 en 1986. Amplía la duración de la prestación básica a veintiuno y veinticuatro meses de forma que los desempleados que hayan cotizado entre cuarenta y dos y cuarenta y ocho meses tendrán derecho a veintiuno de percepción de la prestación básica y los que hayan cotizado cuarenta y ocho meses, a veinticuatro de prestación. Esta ampliación afectará tanto a las altas iniciales que se produzcan a partir de la entrada en vigor de la nueva Ley, como a los desempleados que fueran titulares del derecho a prestación básica el 1 de enero de 1984.



Joaquín Almunia, ministro de Trabajo y Seguridad Social.

Diferencias esenciales en las medidas de fomento de empleo

En el cuadro que figura a continuación, se resumen las diferencias esenciales que existen entre la normativa vigente y las nuevas medidas de fomento de empleo propuestas por el ministro de Trabajo.

Programa o medida	Normativa vigente	Modificación propuesta
Contratos en prácticas	Los trabajadores contratados han tenido que finalizar sus estudios dos años antes como máximo.	Se podrá contratar a aquellos jóvenes que cumpliendo el requisito anterior hayan finalizado sus estudios dentro de los cuatro años inmediatamente anteriores.
Contratos para la formación	Dedicado a los mayores de dieciséis y menores de dieciocho años. La duración máxima es de dos años. Actualmente no existe duración mínima.	Podrán ser contratados para la formación los jóvenes en edad comprendida entre los dieciséis y los veinte años. La duración podrá alcanzar los tres años. La duración mínima será de tres meses.
Fomento del empleo de duración indefinida	Actualmente tiene carácter general, al poderse subvencionar el empleo de cualquier colectivo de trabajadores y a empresas localizadas en cualquier zona del país. El fomento del empleo de determinados colectivos, con la excepción de los de capacidad disminuida, se hace mediante medidas de carácter temporal y no indefinida.	Las subvenciones para contrataciones indefinidas se efectuarán a: — Zonas declaradas de emergencia contra el paro. — Empresas que contraten a desempleados procedentes de sectores en crisis y mayores de cuarenta y cinco años y larga duración en el desempleo.

De otra parte, el solicitante que a partir de entrar en vigor la Ley se inscriba como demandante, aunque se haya pasado el plazo establecido para hacerlo, tendrá derecho al reconocimiento de la prestación a partir de que presente su solicitud.

Entre las novedades que presenta, el proyecto de Ley establece un tope mínimo para la cuantía de la prestación. Así, el tope mínimo del salario mínimo interprofesional, existente actualmente para los trabajadores con cargas familiares, se generaliza a todos los titulares de la prestación por desempleo, modificándose también el tope máximo de la cuantía, que si era el 220 por 100 del salario mínimo interprofesional, ahora queda sustituido por una escala variable en función del número de hijos.

170 por 100 del SMI: 0 hijos.
195 por 100 del SMI: 1 hijo.
220 por 100 del SMI: 2 o más hijos.

Se reconoce asimismo el derecho a la prestación por desempleo, tras un período de espera de tres meses, a aquellos trabajadores que se encuentren en situación de desempleo como consecuencia de un despido declarado procedente; se establece un subsidio para nuevos colectivos, que tendrá consideración de prestación complementaria, equivalente a la cotización efectuada a aquellos desempleados que no hubiesen cotizado el mínimo exigido de seis meses, tengan cargas familiares y carezcan de rentas iguales o superiores al SMI, siempre que hayan cotizado al menos tres meses. También se incluye en la nueva Ley un subsidio para mayores de cincuenta y cinco años por el que se reconoce la prestación complementaria a los trabajadores mayores de dicha edad, aun cuando no tengan responsabilidades familiares, cuando ello les sirva para alcanzar algún tipo de jubilación a la edad de sesenta años; se amplía la prestación complementaria

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

ria actual de nueve hasta dieciocho meses y se establece, finalmente, una repesca complementaria. Por medio de esta última se aplicará la nueva duración de la prestación complementaria a aquellos desempleados que la hayan agotado y estén demandando empleo el 1 de noviembre de 1984, siempre que la soliciten, lo que se convierte de hecho en una ampliación de dicha prestación en nueve meses.

Reforma del Estatuto de los Trabajadores

“La agilización de la contratación temporal irá dirigida exclusivamente para los nuevos empleos y no para los existentes anteriormente”. La frase, extraída del documento con el que se abre la concertación en materia laboral en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, define el objetivo último de la reforma del Estatuto de los Trabajadores que pretende uno de los proyectos de Ley aprobados por el Consejo de Ministros, en sesión celebrada el pasado mes de diciembre.

El proyecto de Ley, como en su momento el citado documento, subraya la necesidad de diseñar con claridad el marco institucional en materia de contratación desde una perspectiva de expansión futura de la actividad económica, para que la generación de puestos de trabajo no se vea entorpecida por un marco institucional que, fundado en presupuestos y bases económico-sociales que ya no están vigentes, pueda conducir a resultados no deseables.

Básicamente, las modificaciones de la normativa legal de contratación se dirigen a remover las trabas existentes para la contratación temporal de trabajadores desempleados. Se pretende con ello eliminar restricciones para la contratación temporal, de manera que las empresas puedan satisfacer sus necesidades temporales de mano de obra y hacer frente a nuevas actividades empresariales sin asumir riesgos adicionales. Los contratos efectuados según esta modalidad tendrán una duración mínima de seis meses y máxima de tres años.

Se incluyen, además, en el proyecto de Ley dos posibles vías de contra-

tación temporal, que enfrentan las posibilidades de contratar bajo esta modalidad con amplias posibilidades.

Por una parte, el artículo 15 del citado Estatuto de los Trabajadores establece con carácter permanente la posibilidad de que los empresarios puedan efectuar contrataciones de este carácter para aquellas nuevas actividades que precisen mano de obra nueva, de acuerdo con las directrices de la CEE. Se entiende por nueva actividad la creación de una empresa, el lanzamiento de una nueva línea de producción, de un nuevo producto o servicio, según la regulación por Decreto ya acordada.

De otra parte, incluye la reforma del artículo 17 del Estatuto, artículo al que pueden acogerse “mientras permanezcan las actuales condiciones económicas y del mercado de trabajo” todos los empresarios que lo deseen, efectuando contrataciones también con un máximo de tres años y mínimas de seis meses, estableciéndose una serie de garantías a fin de que no pueda realizarse la sustitución de un trabajador fijo por otro eventual o de que un contratado temporal no pueda verse obligado a esta modalidad de relación laboral por un periodo superior al citado de tres años. La regulación de este artículo 17 se hará por Decreto.

En relación a las cautelas de este último mecanismo, no podrán recurrir a dicha fórmula las empresas que durante el año inmediatamente anterior a la fecha de contratación hayan reducido su plantilla como consecuencia de despido declarado improcedente o a través de expediente de regulación de empleo o despido objetivo. Asimismo, se exigirá al empresario un plazo de preaviso a la terminación del contrato, reconociéndose además para esta modalidad del artículo 17 el derecho de que a la terminación de los contratos los trabajadores tendrán derecho a una compensación económica de doce días por año trabajado.

Respecto a la contratación a tiempo parcial, se amplía el colectivo de trabajadores que pueden beneficiarse de ella, eliminándose los obstáculos existentes. Así, se suprime la limitación anterior, que dejaba esta modalidad de contratos únicamente para trabajadores perceptores de prestación de desempleo, trabajadores agrarios desempleados y jóvenes menores de veinticinco años. A partir del proyecto de Reforma del Estatuto aprobado hoy, los contratos a tiempo parcial pueden realizarse para cualquier trabajador o trabajadores que lo deseen. E incluye una fórmula, en

este sentido nueva, dentro del mercado de trabajo español: el contrato de relevo. A través suyo, trabajadores cercanos a la edad de jubilación podrán ir cediendo parte de sus jornadas de trabajo a jóvenes acogidos a alguna de las modalidades de contratación a tiempo parcial.

Los contratos de relevo, incluidos en las medidas de fomento del empleo que también recoge el proyecto de Ley y al igual que éstas, buscan fomentar de manera especial el empleo para trabajadores más desfavorecidos por la situación de paro y peor situados en cuanto a su posible reinserción en el mercado de trabajo. Entre éstos se encuentran principalmente los desempleados jóvenes y mayores de cuarenta y cinco años y aquellos que habitan en zonas geográficas afectadas por planes de reconversión sectorial o con tasas de desempleo especialmente intensas.

Libertad sindical

La Constitución española reconoce el derecho a la libertad sindical como un derecho fundamental de “todos a sindicarse libremente”. Además, la Constitución establece que “corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra, sea real y efectiva”. También corresponde a los poderes públicos “remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”.

En base a este mandato constitucional, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha elaborado un proyecto de Ley Orgánica de Libertad Sindical, que una vez aprobado por el Consejo de Ministros será remitido al Congreso de Diputados para su discusión.

El proyecto de Ley Orgánica de Libertad Sindical ha sido abordado en el curso de los contactos y entrevistas que ha mantenido el ministro Joaquín Almunia y el equipo directivo del Departamento con las fuerzas sociales, en el marco de la denominada “concertación social”.

El mencionado proyecto de Ley consta de 15 artículos, ordenados en cinco títulos, dos disposiciones adicionales, una final y una transitoria.

El ámbito de la Ley alcanzará a todos los trabajadores por cuenta ajena, incluidos los de las administraciones públicas. Únicamente quedan exceptuados del ejercicio de este derecho de acuerdo con la Constitución, aunque no excluidos de su titularidad, los funcionarios de las Fuerzas e institutos armados de carácter militar, así como los jueces, magistrados y fiscales mientras se hallen en activo. Es destacable la posibilidad de sindicación de miembros de institutos y fuerzas de seguridad de carácter no militar, que se regirán por normativa propia.

En torno a los procedimientos que deben llevarse a cabo para la adquisición de personalidad jurídica de las organizaciones cabe subrayar que son mínimos y aceptados internacionalmente. Se limitan al depósito de estatutos, a efectos de publicidad, en el IMAC o en los órganos de gobierno de las comunidades autónomas que tengan atribuida esta competencia.

Asimismo, el proyecto regula el régimen de responsabilidades de los sindicatos, declarándose la inembargabilidad de las cuotas sindicales.

El artículo sexto delimita el concepto de sindicato más representativo en base al criterio de la audiencia del sindicato, medida por los resultados electorales en los órganos de representación unitaria en los centros de trabajo.

En torno al tan debatido “canon de negociación”, el proyecto de Ley reconoce que su objetivo es fortalecer el movimiento sindical, si bien, en todo caso, exige la voluntariedad de los trabajadores para satisfacer el mismo. Esta es una medida no imperativa que deberá ser negociada libre y voluntariamente.

Por otra parte, queda fijado en tres meses el periodo de cómputo de los resultados electorales que deban ser considerados a efectos de precisar los mínimos de representatividad y audiencia sindical. Para la fijación del periodo de cómputo se ha tenido en cuenta que, en la práctica, el 90 por 100 de los procesos electorales se concentran en un periodo de tres meses.

Finalmente, en una de las disposiciones transitorias del proyecto de Ley Orgánica se señala que, a fin de adecuar el mandato de los actuales delegados sindicales y miembros del comité de empresa a la nueva normativa sobre elecciones sindicales, se prorroga el citado actual mandato hasta 1986, respetando de esta manera el periodo de cuatro años que el proyecto establece. ■

El director general de Ordenación Pesquera presenta el importante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros

Ayudas para la construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera

J. VICENTE DE LUCAS, Madrid

El Consejo de Ministros celebrado el pasado 21 de diciembre aprobó un Real Decreto sobre construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera, en el que se establecen una serie de ayudas a armadores, de carácter económico o financiero, que permiten afrontar, desde 1984, el proceso de adecuación

Con esta nueva ayuda a la flota pesquera se pretende, fundamentalmente, su modernización y aprovechamiento de los caladeros nacionales.

“Llevamos siete años de retraso en la política pesquera española —dijo González Laxe— y pretendemos definir esta política para su puesta en funcionamiento inmediato”. “Estas ayudas —comentó— se encuadran dentro de los Presupuestos Generales del Estado para el año 1984”.

“Actualmente existen en España 17.499 buques, y distribuyéndolos por la costa española donde faenan tendríamos a tres barcos por cada kilómetro de costa, es decir, cada barco podría faenar en 333 metros”.

Otro de los problemas con que se enfrenta actualmente la Administración y que ha llevado a la elaboración de este Real Decreto es la antigüedad que poseen nuestros barcos. Dijo Fernández Laxe que el 45 por 100 de la flota tiene más de veinte años, lo que significa que 8.000 embarcaciones están anticuadas.

Otro de los factores apuntados para esta reestructuración del sector es el gran gasto de combustible que se realiza, al ser una flota de mantenimiento muy caro, ya que los sistemas de carburación se encuentran desfasados con los tiempos actuales en muchos casos.

El cuarto motivo ha sido el esquilamiento que durante los últimos años se ha producido en el litoral español y que ha afectado en primer lugar a las especies madres y, en segundo, a las especies juveniles.

ZONAS APTAS PARA LA PESCA

En el capítulo de recursos pesqueros se pretende, a través de la publicación de siete Ordenes ministeriales, que se logre la delimitación de zonas aptas para la pesca y fundamentalmente el empleo de artes reglamentarias. Se van a establecer tres tipos de veda: las espaciales, las temporales y las específicas, es decir, las que se refieren a las especies a respetar o capturar.

“En dos años o dos años y medio

de la flota pesquera española a las exigencias actuales y futuras, tanto en su número de unidades como en su potencia y tonelaje de registro bruto (TRB). Con tal motivo, el director de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, mantuvo una reunión con la prensa madrileña para dar cuenta del citado Real Decreto y exponer a los informadores el alcance del mismo.

—dijo el director general de Ordenación Pesquera— va a haber una recuperación de los caladeros con la adopción de estas medidas”.

Con ello se instituye una nueva figura administrativa que es el derecho a la pesca, que lo disfrutarán todas aquellas embarcaciones que quieran aceptar las normas.

También se va a establecer una serie de controles relativos a la subvención del combustible, al que tendrán derecho unas 12.000 embarcaciones aproximadamente, y se evitarán abusos. Esta cifra obedece a las embarcaciones que han cumplimentado el censo. Se otorgarán permisos de pesca y se reactivará la vigilancia pesquera. Cabe decir que durante el año 1982 se sancionó a cincuenta embarcaciones y que el presente año la cifra ha crecido considerablemente, situándose en quinientos los barcos que han infringido la normativa.

Este Real Decreto viene avalado por 1.700 millones de pesetas, independientemente de los fondos del Crédito Social Pesquero, y se encuadran en los Presupuestos Generales

del Estado. Su distribución será la siguiente: 1.100 millones para la construcción de nuevos barcos; 160, dedicados a la modernización de otros buques; 354, exclusivos para la reconversión en el sector, y 150, para el ajuste de las zonas.

En cuanto a las flotas, la más afectada es la andaluza, que es, en definitiva, la que presenta mayor tasa de vejez, seguida de la gallega y la correspondiente al País Valenciano.

DOMINARA EL PALANGRE

El palangre será el arte selectiva a la que se tenderá a implantar y se intentarán eliminar otras artes como el arrastre, el cerco y la volanta. “El palangre es el arte que menos perjudica a los recursos”, dijo González Laxe.

Otro de los factores que hemos tenido en cuenta a la hora de elaborar esta nueva política pesquera ha sido el de los buques que durante 1983 han permanecido parados, sin salir de puerto; es decir, que no han despachado. En 1983 fueron 1.800.

(Pasa a la pág. siguiente)

El Real Decreto sobre construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera, establece una serie de ayudas:

Para la construcción de nuevos buques pesqueros, el Crédito Social Pesquero, al margen de las líneas de ayuda que viene otorgando habitualmente, concederá créditos para la construcción de buques entre 20 y 50 TRB, por un importe que cubrirá hasta el 80 por 100 del valor de la construcción, con un plazo de amortización máximo de doce años y un interés mínimo anual del 10 por 100. Además, todos los buques que se acojan a estas medidas de reestructuración de la flota recibirán de la Administración 30.000 pesetas por cada TRB del nuevo buque.

En el caso de la modernización de la flota, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación fomentará, mediante ayudas económicas, todas aquellas obras de reforma de los buques que supongan mejoras tecnológicas y de ahorro energético, así como la adquisición de equipos de pesca que racionalicen la actividad de los buques. El importe de estas ayudas, no reembolsables, tendrá un límite

Medidas que establece el Real Decreto

máximo del 30 por 100 del coste de las obras, sin que puedan exceder de cinco millones de pesetas.

Por último, para la reconversión de la flota, cuando la Administración se vea obligada a exigir a un buque el cambio de caladero o de modalidad de pesca, podrá conceder ayudas económicas de hasta tres millones de pesetas en el primer caso y del 30 por 100 del coste necesario en el segundo caso, cuando el proceso de reconversión exija a un buque variar su modalidad de pesca habitual.

Este programa de reconversión de la flota pesquera, en el que el Real Decreto aprobado supone un primer paso dentro de un plan a cuatro años, permitirá reducir, a finales de 1984, el número de buques en activo, así como el total de tonelaje de registro bruto, adecuando las dimensiones de la flota a la realidad pesquera actual y futura, consiguiendo un rejuvenecimiento importante de la flota.

De esta forma, según las previsiones contempladas en el programa de reconversión, frente a un total de 2.970 buques en la actualidad, la cifra quedará reducida a 2.770 a finales de 1984. La división por edades pasará, según estas estimaciones, de los 722 buques mayores de veinticinco años que faenan ahora —24 por 100 del total— y 2.248 menores de veinticinco años —un 76 por 100— a 422 buques en el primer grupo, sólo un 15 por 100, aumentando, en cambio, el número de buques menores de veinticinco años, hasta un total de 2.348, que representará un 85 por 100 del total.

En cuanto al tonelaje de registro bruto, al estimarse que gracias a este programa de ayudas durante 1984 se construirán 100 nuevos barcos, con un total de 10.000 toneladas de TRB, y se darán de baja otras 300 con unas 15.000 TRB, el tonelaje de registro bruto del conjunto de la flota pasará de 203.759 en la actualidad a 198.759, reduciéndose igualmente el porcentaje de TRB, en buques mayores de veinticinco años, que pasará de representar el 18 por 100 del total a sólo un 11 por 100. ■

AYUDAS PARA LA RENOVACION DE LA FLOTA

(Viene de la pág. siguiente)

También destacó el director general de Ordenación Pesquera la buena disposición existente entre las Cofradías de Pescadores para este cambio tan deseado y necesitado para la pesca española. "Se han renovado —dijo— muchos cargos en las Cofradías de Pescadores y en la actualidad los responsables de las mismas son gente joven y con muy buenas intenciones".

Al término de la rueda de prensa, González Laxe se refirió a dos puertos auténticamente necesitados: "Barbate y Muros van a recibir toda nuestra ayuda. Son pueblos realmente necesitados a los que hace falta un gran apoyo de la Administración para esta reconversión. La pesca es su único modo de vida y los barcos que tienen no aguantan más; están que se caen". ■

Buques pesqueros de 25 a 150 TRB

Conceptos	Núm. buques	TRB
Total Nacional	2.970 (17)	203.759 (28)
Regiones pesqueras		
Cantábrico	514 (17)	42.844 (21)
Noroeste	563 (19)	41.519 (20)
Suratlántico	535 (18)	40.715 (20)
Surmediterráneo	258 (09)	14.576 (07)
Levante	351 (12)	20.487 (10)
Tramontana	550 (19)	30.892 (15)
Balear	64 (02)	3.069 (1,5)
Canaria	135 (04)	9.657 (05)
Autonomías		
País Vasco	302 (10)	27.104 (13)
Cantabria	116 (04)	8.999 (04)
Asturias	96 (03)	6.741 (03)
Galicia	563 (19)	41.519 (20)
Andalucía	793 (27)	55.291 (27)
Murcia	105 (03)	5.186 (2,5)
País Valenciano	460 (15)	26.506 (13)
Cataluña	336 (11)	19.687 (10)
Baleares	64 (02)	3.069 (1,5)
Canarias	135 (04)	9.657 (05)
Clases de pesca		
Arrastre fresco	1.608 (54)	116.413 (57)
Cerco fresco	1.095 (37)	73.553 (36)
Superficie fresco	256 (09)	12.315 (06)
Arrastre congelador	11 (0,3)	1.478 (01)
Grupos de TRB		
De 25 a 50 TRB	1.210 (41)	46.086 (23)
De 50 a 100 TRB	1.171 (39)	84.729 (41)
De 100 a 150 TRB	589 (20)	72.944 (36)
Grupos de edades		
Menores de 25 años	2.248 (76)	167.701 (82)
Mayores de 25 años	722 (24)	36.058 (18)

NOTA: Los números entre paréntesis (xx) representan los porcentajes del Total Nacional del grupo de 25 a 150 TRB.

Los porcentajes del Total Nacional están referidos al TOTAL NACIONAL de toda la flota pesquera.

VALE DE COMBUSTIBLE. Este es el nuevo vale de combustible subvencionado para la pesca; un eslabón más para controlar el fraude.

VALE DE COMBUSTIBLE SUBVENCIONADO PARA LA PESCA

SECRETARÍA GENERAL DE PESCA MARITIMA

CUENTA-CORR. 030603570

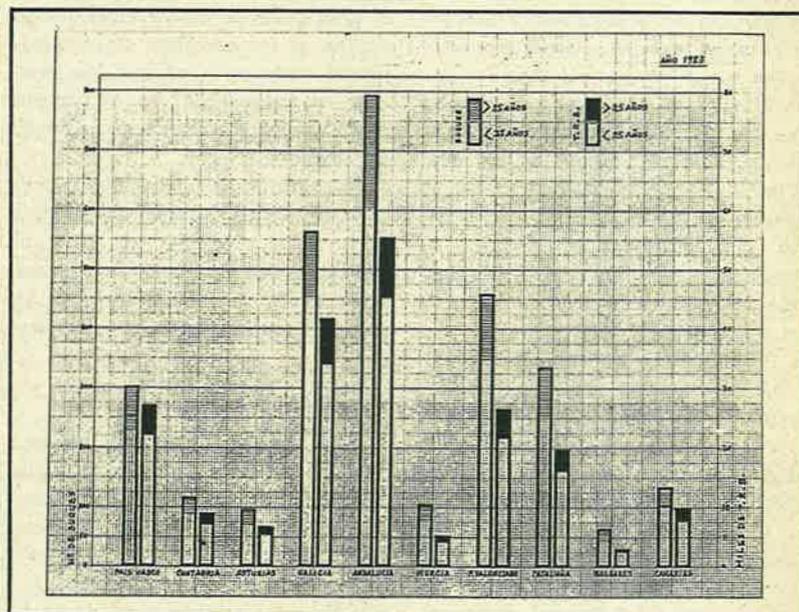
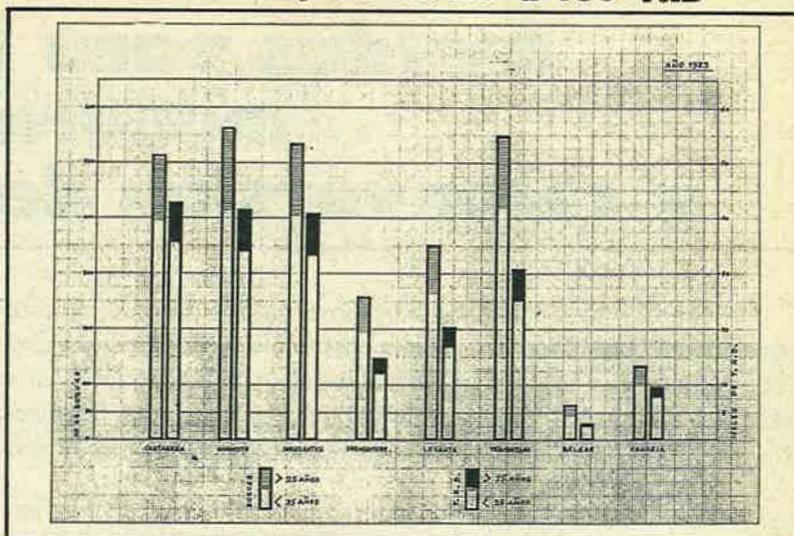
MEMBRE DEL BARCO: AT-3

VALE POR: 97,4 €

TIPO DE COMBUSTIBLE: GASOLEO

VALOR: 00366.40106.66

Distribución por regiones pesqueras de los buques de 25 a 150 TRB



BUQUES PESQUEROS DE 25 A 150 T. R. B. El presente gráfico situa a Andalucía como una de las flotas más afectadas y con mayor número de barcos que necesitan la reconversión.

Buques pesqueros de 20 a 25 TRB

Conceptos	Núm. buques	TRB
Total Nacional	254	5.765
Regiones Pesqueras		
Cantábrica	55	1.279
Noroeste	42	945
Suratlántica	31	715
Surmediterránea	10	225
Levante	21	487
Tramontana	17	1.706
Balear	12	272
Canaria	6	136
Clases de pesca		
Arrastre	75	1.685
Cerco	96	2.166
Otros de superficie	83	1.914
Edades		
Menores de 25 años	139 (55 %)	3.175 (55 %)
Mayores de 25 años	115 (45 %)	2.590 (45 %)

DISTRIBUCION DE LA FLOTA PESQUERA EN 1982

Características	POR GRUPOS DE T. R. B.															POR TIPOS DE PESCA										POR GRUPOS DE EDADES (AÑOS)				
	0-20	20-25	25-50	50-100	100-150	150-250	250-500	500-800	800-1.800	1.800 o más	Total	Arrestra	Arrestra conge-lador	Bacal-leros	Carro	Super-fide	Carro conge-lador	Facto-rias	Servi-cios auxi-liares	Hasta 5	De 5 a 10	De 10 a 15	De 15 a 20	De más de 20						
Total general	12.900	254	1.210	1.171	589	721	511	80	76	7	17.499	2.748	501	102	2.117	11.553	80	49	369	1.319	2.202	2.888	3.102	-- 7.978						
Número de buques	80.948	5.785	46.088	84.729	72.944	142.838	171.582	40.143	96.932	16.701	738.488	268.202	198.175	53.944	96.239	59.475	53.982	5.467	3.604	44.814	204.151	141.704	164.204	183.595						
T.R.B.	471.297	34.511	289.820	390.247	254.519	444.814	529.974	93.905	218.409	30.440	2.795.729	1.016.028	539.077	113.740	454.791	421.097	158.125	15.888	16.983	235.023	769.490	521.969	525.556	683.871						
Potencia HP	4.915	2.325	14.118	16.121	8.864	10.949	9.592	1.500	2.834	469	106.584	29.851	10.455	2.811	26.754	34.189	1.308	319	1.059	5.981	17.140	18.911	22.103	42.489						
REGIONES																														
Cantabria																														
Número de buques	1.738	55	154	150	210	189	102	28	14	2	2.820	261	16	47	429	1.829	27	44	291	392	726	826	1.144	2.468						
T.R.B.	8.571	1.279	5.588	11.218	26.038	34.280	34.893	18.846	16.520	3.920	181.143	54.876	8.792	26.158	36.951	12.370	22.076	3.208	2.745	7.437	42.008	35.015	38.548	38.135						
Potencia HP	82.078	7.849	28.553	43.886	90.007	112.237	110.992	46.490	36.500	8.000	548.590	187.054	24.190	50.205	141.111	81.595	81.720	11.598	715	31.842	159.137	125.460	122.863	107.468						
Tripulantes	4.915	385	1.838	2.342	3.389	2.471	1.886	642	457	116	18.241	3.863	380	1.209	6.481	5.672	581	221	55	824	2.931	3.864	5.118	5.708						
Noroeste																														
Número de buques	4.438	42	211	206	146	304	150	23	34	4	5.558	443	134	47	624	3.971	2	44	291	392	726	826	1.144	2.468						
T.R.B.	22.818	945	7.843	15.197	18.479	58.495	51.827	14.304	45.577	10.433	246.718	83.970	78.958	24.870	28.340	23.681	2.948	3.208	2.745	10.258	77.204	53.440	54.828	51.190						
Potencia HP	181.759	6.138	49.850	59.784	60.375	183.591	158.953	31.795	87.430	17.100	818.575	253.231	193.030	55.630	129.631	152.188	8.000	11.598	13.267	58.408	255.488	171.973	167.194	183.512						
Tripulantes	14.656	490	2.915	3.277	2.106	4.496	2.883	613	1.494	293	33.223	6.339	3.542	1.223	7.891	13.139	45	221	823	1.866	6.022	6.379	7.701	11.285						
Suratlántica																														
Número de buques	984	31	151	257	127	114	137	3	7	1	1.792	576	142	8	216	832	8	—	11	86	266	295	394	791						
T.R.B.	6.803	715	5.728	19.538	15.449	21.848	45.764	2.292	8.673	2.348	128.958	55.945	49.066	2.918	9.262	6.493	5.046	—	230	5.132	35.195	23.358	34.132	31.141						
Potencia HP	62.538	5.188	31.183	76.951	48.909	65.045	142.582	4.280	19.850	5.340	481.846	191.428	142.597	7.905	48.019	55.441	15.510	—	748	26.556	127.483	81.288	106.517	119.802						
Tripulantes	4.027	341	1.956	4.028	1.818	1.751	2.532	95	231	60	18.835	6.978	2.951	179	3.349	3.486	145	—	49	580	2.851	2.803	3.791	6.800						
Sumediteránea																														
Número de buques	827	10	130	116	12	5	—	—	1	—	901	248	2	226	417	1	—	—	7	96	117	180	123	405						
T.R.B.	3.290	225	5.239	7.891	1.446	928	—	—	1.499	—	20.518	13.205	415	4.010	1.328	1.499	—	—	61	3.285	2.229	3.914	2.628	8.482						
Potencia HP	30.370	1.013	26.274	34.521	5.100	3.130	—	—	4.400	—	104.808	55.006	1.530	31.417	12.196	4.400	—	—	259	18.168	13.424	19.465	12.299	41.454						
Tripulantes	2.870	103	1.775	1.586	185	77	—	—	26	—	8.822	2.805	35	2.393	1.344	26	—	—	19	884	692	1.050	852	3.344						
Levante																														
Número de buques	518	21	188	157	26	14	—	—	—	—	902	353	9	95	441	—	—	—	4	71	101	138	123	489						
T.R.B.	2.004	487	8.653	10.724	3.110	2.435	—	—	—	—	25.413	20.025	1.614	2.198	1.568	—	—	—	8	2.225	2.774	4.013	4.783	11.618						
Potencia HP	17.918	2.085	35.888	52.450	11.840	7.983	—	—	—	—	128.142	94.706	5.130	14.745	13.439	—	—	—	122	14.928	17.537	21.122	19.359	55.198						
Tripulantes	1.527	190	1.865	1.857	343	211	—	—	—	—	5.993	3.550	142	1.027	1.264	—	—	—	10	346	573	847	841	3.388						
Tramontana																														
Número de buques	2.021	77	299	215	38	2	1	—	1	—	2.852	731	1	302	1.578	—	—	—	38	192	267	408	310	1.475						
T.R.B.	1.076	1.076	11.449	15.112	4.331	320	286	—	1.113	—	43.037	30.128	1.113	7.255	4.463	—	—	—	73	4.931	8.724	8.183	8.126	17.073						
Potencia HP	87.820	10.238	82.218	102.417	25.138	1.300	1.180	—	1.850	—	291.941	197.177	1.850	64.038	38.221	—	—	—	578	40.782	67.748	48.139	35.103	102.171						
Tripulantes	5.813	880	2.928	2.075	425	33	12	—	37	—	11.801	4.958	37	3.354	3.375	—	—	—	74	844	1.487	1.974	1.349	6.187						
Balear																														
Número de buques	970	12	42	22	—	—	1	—	—	—	1.047	92	—	28	927	—	—	—	—	65	80	187	114	601						
T.R.B.	3.033	272	1.808	1.481	—	—	367	—	—	—	6.741	3.462	—	705	2.574	—	—	—	—	584	883	848	570	3.846						
Potencia HP	34.446	1.385	8.432	7.920	—	—	760	—	—	—	52.913	18.877	—	3.052	31.184	—	—	—	—	3.587	6.794	7.861	4.844	30.287						
Tripulantes	1.911	92	378	208	—	—	18	—	—	—	2.603	734	—	187	1.882	—	—	—	—	130	202	392	279	1.600						
Canaria																														
Número de buques	1.830	8	55	48	32	113	120	8	19	—	2.029	44	197	198	1.568	22	3	—	7	181	303	379	330	838						
T.R.B.	5.909	136	1.978	3.588	4.091	23.332	38.655	4.701	23.550	—	105.940	6.791	58.219	9.518	6.998	21.793	2.254	—	367	10.952	35.134	14.933	22.791	22.130						
Potencia HP	34.572	675	7.422	12.318	13.150	71.528	115.530	11.340	66.579	—	333.114	18.749	170.750	32.778	36.853	68.495	4.213	—	1.278	40.756	121.941	48.881	57.757	83.779						
Tripulantes	4.293	44	897	750	600	1.910	2.263	150	589	—	11.266	628	3.688	2.072	4.227	509	95	—	89	887	2.402	1.802	2.174	4.201						

Interés mauritano en iniciar conversaciones pesqueras

Madrid.—Los responsables económicos mauritanos han expresado su interés a la Administración pesquera española de iniciar este mismo mes las conversaciones pesqueras, informaron a Efe fuentes oficiales.

Estas relaciones estaban bloqueadas al no haberse aplicado el acuerdo marco de cooperación del año 1979 que contenía un entendimiento pesquero básico.

La presencia de una delegación mauritana en Madrid el pasado mes, presidida por el ministro de Asuntos Exteriores de aquel país, comandante Mohamed Ould Minnih, posibilitó que responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima expusieran el interés español en iniciar conversaciones que hicieran posible un acuerdo de pesca.

Estos mismos responsables ofrecieron la posibilidad de que estas conversaciones tuvieran como escenario Madrid o Nouhachott en los meses de diciembre o enero del próximo año.

El Gobierno mauritano ha contestado afirmativamente a la oferta española, señalando los días 18 al 22 de este mismo mes para el comienzo de aquéllas. ■

EFE

España mantiene el cupo de merluza en el Atlántico meridional

Madrid.—La cuota de merluza para la flota española que faena en aguas del Atlántico meridional no disminuirá en 1984, al quedar fijada en 107.000 toneladas, semejantes a la autorizada este año, informaron a Efe fuentes oficiales.

Esta decisión ha sido adoptada al término de la reunión que la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Meridional (ICSEAF) ha celebrado en Alicante.

Las aguas principales sobre las que tiene competencia este organismo son las de Namibia, Sudáfrica y Mozambique.

El TAC o volumen de captura total de estas aguas se lo repartirán en 1984 España (107.000 toneladas), Unión Soviética (132.000), Sudáfrica (27.000), Polonia (24.000) y Cuba (20.400).

Los países miembros de la Comisión han acordado, por unanimidad, nombrar vicepresidente de la misma a Miguel Ángel Fernández-Mazarambroz, subdirector general de Relaciones Pesqueras Internacionales (Zona Sur). ■

EFE



TRIBALDOS

Los familiares de los patronos retenidos por Mauritania.—Los familiares de los patronos retenidos por Mauritania desde el mes de agosto del presente año, por faena, según las autoridades de aquel país, en aguas prohibidas, reunieron a la prensa para dar cuenta del curso de las gestiones que tanto ellos como la Asociación Española de Titulados de Náutico Pesquera han emprendido para conseguir la pronta liberación de ambos.

Liberado uno de los patronos de pesca retenidos por Mauritania

Madrid.—Benito Fazanes, patrón del pesquero "Isla Montaña Clara", detenido por las autoridades mauritanas desde el pasado 6 de agosto, fue puesto en libertad en los primeros días de diciembre.

Sobre la suerte del otro patrón detenido, Guillermo González, diversas fuentes apuntaban a que la liberación podría producirse durante las fechas de Navidad, aunque este extremo queda aún por determinar.

Durante estos cinco meses que ha durado el cautiverio de Fazanes, las autoridades españolas han intentado por todos los medios su puesta en libertad, ya conseguida. La familia y la Asociación Española de Titulados de Náutico Pesquera (AETINAPE), a la que pertenecen ambos patronos, mantuvieron contactos con las autoridades españolas y mauritanas para lograr un desenlace feliz para ambos cautivos. ■

126 millones pagaron los armadores en multas

Madrid.—Los armadores españoles han pagado 126.876.253 pesetas por infracciones cometidas por sus barcos durante 1983, según datos oficiales a los que EFE ha tenido acceso.

Estados Unidos es el país al que mayor cantidad se le ha satisfecho por este concepto, con algo más de 48 millones de pesetas.

Según datos oficiales, la distribución es la que se indica en el cuadro adjunto. Por este mismo concepto, los armadores españoles pagaron el año 1982 un total de 130.087.978 pesetas. En esa ocasión, Estados Unidos también fue el país al que mayor cantidad se le entregó, con algo más de 35 millones de pesetas.

Fuentes oficiales indicaron a EFE que a la cantidad reseñada para este año hay

que añadir otras de menor cuantía entregadas directamente por los armadores cuyos barcos han sido sancionados a las autoridades de los países que han impuesto las multas. ■

EFE

País	Cuantía (Pesetas)
Estados Unidos	48.639.584
Irlanda	40.083.129
Francia	20.954.582
Marruecos	17.198.958
Total	126.876.253

El Congreso ratifica el acuerdo de pesca con Marruecos

Madrid.—El Pleno del Congreso ratificó el pasado día 20 de diciembre el acuerdo de pesca entre España y Marruecos con el único apoyo de los votos del Grupo Socialista.

Tanto el Grupo Popular como el centrista y Minoría Catalana manifestaron su discrepancia con este acuerdo de pesca, que, en su opinión, significa un retroceso respecto al anteriormente vigente y que fue firmado en febrero de 1977.

Mientras Minoría Catalana y los diputados comunistas votaron en contra de la ratificación del acuerdo, los centristas y el Grupo Popular optaron por la abstención por entender que con esta postura significaban su desacuerdo con la política exterior del Gobierno y, sin embargo, estar a favor de que nuestra flota no quede paralizada en los puertos.

El diputado del Grupo Popular Antonio Navarro calificó el acuerdo pesquero como malo y caro y resultado de la falta de capacidad de imaginación negociadora del Gobierno socialista, fruto de las contradicciones de su política exterior.

El centrista canario Luis Mardones destacó como aspectos positivos que el acuerdo dure cuatro años y que permita pescar a la flota, aunque consideró negativa la indefinición jurídica que establece grave costo para la economía española.

El también diputado canario Manuel Medina intervino por el Grupo Socialista para destacar los aspectos positivos de este acuerdo pesquero y calificó de llevaderas las lógicas contrapartidas.

El ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, subrayó que el acuerdo permitirá la reconversión de la flota y aseguró que la disminución del tonelaje de capturas no será del 40 por 100, como dijo la oposición, sino de un porcentaje que oscila entre el 28 y el 30 por 100.

Manifestó también que ha sido el acuerdo de pesca con Marruecos uno de los más beneficiosos de los hechos hasta ahora. ■

EFE

Comisión mixta hispano-portuguesa

Madrid.—España y Portugal no firmarán ningún acuerdo de pesca al margen de los trabajos que lleva a cabo la comisión mixta hispano-lusa, confirmaron a EFE fuentes del sector.

La confirmación de tal posibilidad invalida las impresiones de autorida-

des de ambas Administraciones en el sentido de que podría lograrse algún tipo de acuerdo mínimo que posibilitase la presencia de ambas flotas en las aguas de los dos países.

Estas impresiones habían sido hechas públicas por representantes de la Administración pesquera española, tras la reciente estancia en Madrid del secretario de Estado de Pesca portugués, Faria do Santos.

La comisión mixta hispano-lusa tiene previsto reunirse en Madrid a partir del próximo día 21 de este mes. ■

EFE

Sólo 90 ballenas en 1984

Madrid.—El próximo año España sólo podrá cazar 90 ballenas, según las previsiones de la Comisión Internacional de la Ballena a las que España se adhirió, informaron a EFE fuentes oficiales.

En la reunión que este organismo celebró en la localidad británica de Brighton, en el año 1982, se acordó una moratoria, a la que España se adhirió, según la cual a partir del mes de octubre de 1985 y hasta enero de 1991 quedaba prohibida la caza de la ballena.

Hasta tanto, quedó autorizado para España un cupo de esta especie en número de 120 unidades para 1983, 90 para 1984 y 60 para 1985, año en el que se interrumpe su caza.

Esta moratoria no fue firmada por Islandia, Noruega, Japón y Rusia, países que cuentan con los mayores buques-factoría. ■

EFE

Asamblea de la Organización Marítima Internacional

Madrid.—La XIII Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrada en Londres del 7 al 18 de diciembre pasado, adoptó, entre otras resoluciones, una relativa a la seguridad marítima y protección del medio marino, así como varias referentes a la piratería en el mar y robo de buques.

La OMI, organización de las Naciones Unidas especializada en materia de seguridad de la vida en el mar, está formada por representantes de 125 países.

Durante las sesiones se procedió a la elección de los veinticuatro miembros del consejo de la OMI, siendo elegidos entre ellos España, que fue votada por 60 países, de los 106 participantes.

La delegación española estuvo presidida por el subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación, Angel Mato, según informó la Asociación de Navieros Españoles. ■

EFE

González Laxe: 1984 será el año de la revolución en la pesca

Clemente Jesús Muñiz, reelegido presidente de la Federación de Cofradías

Con la reelección de su presidente, Clemente Jesús Muñiz Guardado, y demás cargos de su candidatura, se clausuró el pasado día 21 de diciembre, en Madrid, el pleno de la Junta General de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores. Un pleno que, a diferencia de otras ocasiones, se desarrolló en un ambiente de polémica y viva discusión, y en el que se puso en tela de juicio desde la legalidad de su convocatoria hasta la composición de la mesa electoral. Razones por las que fueron presentadas numerosas impugnaciones —fundamentalmente de los representantes santanderinos y canarios— que ahora habrán de dirimirse. Por otra parte, en su intervención en el pleno, el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, anunció 1984 como el año de la revolución en la pesca.

En lo que si hubo unanimidad fue en reconocer que, por la negativa de la Administración a conceder un aplazamiento —hasta junio— para la celebración del pleno y obligar al comité ejecutivo de la Federación Nacional a que se celebrase antes de final de año (cumpliéndose así la Orden Ministerial de abril, sobre regulación de elecciones en las cofradías de pescadores), esta convocatoria se ha tenido que hacer de prisa y corriendo, y por tanto de forma poco satisfactoria para todos; e incluso, para algunos, al margen de las normas estatutarias de la propia Federación.

En el orden del día de la Asamblea sólo figuró un punto para la discusión: "Rectificación de estatutos, para adaptarlos a la normativa vigente". A ello se dedicaron todas las representaciones, allí presentes, de federaciones regionales y cofradías, y tras arduas y a veces duras discusiones, se aceptaron modificaciones en ocho artículos de los estatutos en vigor.

La mayoría de los artículos modificados hacen referencia, fundamentalmente, a la composición del pleno de la Junta General, ampliándolo con las federaciones interprovinciales y los vicepresidentes primeros de las federaciones; a normas de convocatorias y reuniones, para hacerlas más eficaces y democráticas; a obligaciones de los miembros de los órganos de gobierno, en cuanto a la asistencia a las reuniones convocadas y a su deber de informar, en tiempo y forma, a todos los integrantes de la Federación, del trabajo realizado y, finalmente, también a las normas que concretan las funciones del secretario general y la estructura administrativa de la Federación.

EL CAMBIO, EN LA PESCA

Como el de apertura, el acto de clausura estuvo presidido por el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, a quien acompañaban en la presidencia el director general del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez; el presidente del Crédito Social Pesquero, Luis Chanco, y el del FROM, Javier Varona.

Tras felicitar a todos por la celebración del pleno y a los nuevos cargos elegidos, González Laxe quiso cerrar el acto recalando lo que ya había dicho en su apertura: que "también al sector pesquero hay que llevar el cambio que en todos los órdenes de la vida nacional se estaba llevando a efecto". "Desde 1977 —dijo—, la pesca tiene pendiente su revolución". Señaló después el director general que la nueva política pesquera de la Administración tiene como tres pilares básicos la optimización racional de los recursos: pescar sólo lo que se pueda y deba, la rentabilidad permanente y garantizada (sueldo digno y concreto) y la profesionalización del hombre de la mar, como punto fundamental sin el cual los anteriores serían imposibles de alcanzar. Para Fernando González Laxe el año 1984 tiene que ser el año del sector pesquero en nuestro país. "La revolución que el sector pesquero necesita está en marcha —según sus palabras— y la Administración tiene ya todo preparado para que este objetivo que se había fijado para dos años, se cumpla según lo previsto". "Para ello estamos dispuestos a asumir —señaló— el coste social, económico y político que otros no quisieron...". En este

orden de cosas informó de que ya hay un Decreto para la reconversión de la flota de bajura (se primarán los desguaces), y que se van a reglamentar definitivamente las pesquerías y sus artes de forma racional y justa, aunque a algunos les lleguen a parecer medidas duras y drásticas. "El pesquero es un sector de futuro, básico, primordial y estratégico", añadió.

Precedieron en el uso de la palabra al director general de Ordenación Pesquera el presidente del Crédito Social Pesquero, que puso a disposición de las federaciones y cofradías sus nuevas y ventajosas líneas de crédito ("si se pesca, se paga; si no, no", dijo); el presidente del FROM, que pidió a las más de 100 cofradías que no han entrado todavía en relación con el mismo para que lo hagan y así puedan beneficiarse de su plan de comercialización para 1984, y el director general del Instituto Social de la Marina, quien subrayó que el ISM es un organismo del sector y a él se debe y que, por tanto, su infraestructura y realizaciones y sus profesionales están a su servicio. "Para el ISM, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores es un interlocutor muy válido", dijo el director general.

También hizo uso de la palabra el reelegido presidente, Clemente Jesús Muñiz, y al dirigirse al director general de Ordenación Pesquera le pidió, en nombre de todo el sector, que se facilite la representatividad de los armadores y pescadores en todos los organismos que tienen relación con la pesca, y que si bien todos están de acuerdo en que "el cambio es necesario, que éste se realice sin brusquedades, las cuales dejarían a muchos sin poder comer, y sí progresivamente".

Con el abrazo del reelegido presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y su contrincante en las urnas, Eduardo Gallart (Almería), se olvidaban las disputas de los dos días del pleno, y todos hacían votos por trabajar juntos para fortalecer un sector que la actividad económica nacional y la Administración han de tener más en cuenta. ■

MAURO RODRIGUEZ
Madrid

La energía es el gran recurso de los mares

GINES DE GEA

El agua cubre el 70 por 100 de la tierra. En nuestro planeta hay 1.500 millones de kilómetros cuadrados de agua. De esta ingente cantidad de agua, tan sólo un 3 por 100 de ella es dulce.

Con una crisis mundial de agua dulce, crisis muy por encima de la que hoy se plantea en el campo de la energía, asombra contemplar que las tres cuartas partes de todos los recursos de agua dulce se encuentran en forma de hielo en los casquetes polares, que las aguas subterráneas suponen otro 22 por 100 de dichos recursos, quedando el modestísimo resto, un 3 por 100, para los ríos y lagos de toda la tierra firme.

Cuando una gran parte de la Humanidad padece sed y hambre, es un contrasentido contemplar estos inmensos hielos de agua dulce, capaces de apagar la sed y estimular la producción de alimentos en unas tierras puestas en su totalidad de regadío.

El mar se contempla actualmente con unas posibilidades muy superiores a las que tuvo hasta muy recientemente. De una parte están los productos de la pesca, estimulando su aportación mediante las granjas marinas. De otra, investigando el aprovechamiento de algas, tanto desde el punto de vista alimenticio como desde su utilización como materia prima para gran variedad de elaborados industriales. Pero el gran recurso de los mares se encuentra en las gigantes cantidades de energía que pueden obtenerse de él.

El viento, energía primaria que el hombre aprovechó para impulsar las velas de sus embarcaciones, tiene mucha mayor intensidad y persistencia en los mares que en tierra firme. Los mapas eólicos elaborados en los distintos países coinciden en señalar las zonas costeras como las más propicias para el montaje de estas centrales energéticas. Las mareas y el oleaje van siendo dominados para convertir estos movimientos marinos en energía. Con sólo aprovechar una pequeñísima parte de estas fuerzas naturales pueden conseguir billones de kilovatios de energía eléctrica y, por supuesto, en cantidad muy superior a la suma de todas las demás energías que hasta ahora se han venido considerando como tradicionales.

Otros curiosos estudios realizados en torno a la energía del mar son los relacionados con la diferencia de salinidad, que no sólo se presenta entre mares o partes de ellos, sino muy especialmente en las zonas costeras



COLEGIADO DE HONOR. María Isabel Rodríguez Moreno, viuda de Francisco Rodríguez Bustelo, que fue capitán del "Urquiola" y falleció en el siniestro de este buque, recibe el título de colegiado de honor, del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante. Le fue entregado por el subsecretario de Transportes, en presencia del presidente del Gobierno del Principado de Asturias y del director general del Instituto Social de la Marina.

MATILLA PERISE

Sentencia del Tribunal Supremo

El capitán del "Urquiola" cumplió heroicamente con su deber

Madrid.—La Sala IV del Tribunal Supremo ha dictado sentencia favorable a la demanda de María Isabel Rodríguez Moreno, viuda de Francisco Rodríguez Castelo, que fue capitán del "Urquiola" y falleció en el naufragio de este buque.

La sentencia reconoce que el capitán cumplió con los deberes de su cargo de manera irreprochable, "y con tal dedicación y heroísmo —añade— que perdió su vida por su fidelidad a las tradicionales virtudes de los hombres de la mar y de su profesión de capitán de la Marina Mercante".

El párrafo más sustantivo de la sentencia dice así: Considerando: Que los hechos que se dejan probados acreditan que el fallecimiento del capitán del "Urquiola" se produjo a consecuencia de una sucesión temporal de acontecimientos que se inició con el primer choque de la quilla de dicho barco ocasionado por el anormal funcionamiento del servicio públi-

co de cartografía marina y de información sobre el mar y litoral y culminó con dicho fallecimiento, que pudo haber sido evitado con el funcionamiento normal del servicio público de ordenación, seguridad y salvamento marítimos, sin que en esa serie encadenada de acontecimientos interviniera culpa o negligencia del citado capitán, que cumplió en todo momento con los deberes de su cargo de manera irreprochable y con tal dedicación y heroísmo

que perdió su vida por su fidelidad a las tradicionales virtudes de los hombres de la mar y de su profesión de capitán de la Marina Mercante, a la cual honró su conducta ejemplar compartida con el práctico del puerto, y en razón a todo ello procede declarar concurrentes los presupuestos de hecho que determinan la responsabilidad patrimonial objetiva y directa del Estado a tenor de lo establecido en el artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico de su Administración. ■

Accidente en el "Indianápolis"

San Sebastián.—Casiano Mayo Alvarez, de treinta años, natural de Noya (La Coruña), contra-maestre del carguero español "Indianápolis", ha resultado muerto a consecuencia de las heridas sufridas en un incendio declarado a bordo del buque.

Según informa Onda Pesquera, en el momento de producirse el

incendio el barco se encontraba navegando en aguas del Cantábrico, a 20 millas del cabo Machichaco; por el momento se desconocen las causas del siniestro.

El buque se dirige al puerto guipuzcoano de Pasajes, donde tiene prevista la llegada a últimas horas de la tarde. ■

EFE

Buques híbridos, con proa de bulkcarriers y popa de petroleros

en que desembocan los ríos. El mar, a su vez, cubre determinados espacios de nuestro planeta que albergan zonas volcánicas, capaces de suministrar una energía para convertir en potables las aguas saladas.

Como es sabido, todas las fuentes de energía tienen su origen en el sol. Tras los ingentes y perdurables beneficios de este astro, la segunda fuente de energía de nuestro planeta cabe fijarla en el hidrógeno, como componente del mayor elemento disponible: el agua.

Conseguir que el hidrógeno se convierta en energía abundante y barata, para lo que es necesario el desdoblamiento del agua, requiere, naturalmente, otra fuente de energía. En la actualidad, y con este fin, se plantea la posibilidad de emplear la nuclear para el tratamiento de las aguas marinas, montando gigantescas instalaciones en los océanos. ■

Red de vigilancia de la contaminación marina

Santa Cruz de Tenerife.—La creación de una red de vigilancia de la contaminación del mar fue debatida en la reunión de trabajo que realizó la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Unesco.

La comisión se reunió en el centro costero de Canarias, de Santa Cruz de Tenerife, bajo la presidencia de Julián Gómez Gallego, en representación de la Secretaría General de Pesca Marítima.

Marie Anie Martin Sane, vicepresidenta de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, COI, abrió la sesión inaugural, en la que estuvieron presentes también Rafael Molina, jefe de departamento del Centro Costero Canario; Francisco Matos, comandante de Marina de Tenerife; Julio Delgado, vicerrector de La Laguna, y Ray Griffiths, secretario adjunto del COI.

En la reunión sobre cooperación regional en ciencias del mar en el Atlántico centro oriental (África Occidental) participan delegaciones de España, Marruecos, Mauritania, Senegal, Cabo Verde, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Sierra Leona, Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benin, Camerún, Gabón, Santo Tomé y Príncipe, Zaire y Angola. ■

EFE

Madrid.—A mediados de 1980, Bazán recibió el encargo de efectuar el proyecto, desarrollo y construcción, para la obtención de dos petroleros a motor de 159.000 TPM y dos bulkcarriers a carbón de 154.000 TPM a partir de los petroleros a turbinas de 172.000 TPM, actualmente en servicio, "Castillo de Lorca" y "Castillo de Montearagón", construidos también por Bazán y pertenecientes a la Empresa Nacional Elcano. Esta obra, por su magnitud y singularidad, ha causado impacto en los medios marítimos internacionales y constituye un auténtico reto, dentro del campo de la construcción naval. La obra se efectúa en los astilleros que Bazán posee en El Ferrol.

Su resultado será la construcción de dos bulkcarriers propulsados a carbón, que en la actualidad son los mayores del mundo en cartera y los primeros en uso oceánico no limitado, así como la motorización y conversión, mediante la operación poco común

de "cut and glue" (cortar y pegar).

En grada serán construidos dos buques llamados "híbridos", que teniendo un cuerpo a proa de bulkcarriers incorporan una popa de petrolero con propulsión a motor. Estos buques "híbridos" serán botados totalmente armados e introducidos, posteriormente, en dique seco, donde serán cortados a proa del mamparo de cámara de máquinas. Los buques petroleros, actualmente en servicio, entrarán en el astillero y serán introducidos también en dique seco, cortándose a continuación, igualmente, a proa del mamparo de cámara de máquinas.

A cada popa individualizada del petrolero existente le será extraída una de las dos calderas principales de mecheros que incorporan, sustituyéndola por una caldera a carbón. Estas popas serán unidas a los cuerpos de proa individualizados de los buques "híbridos", obteniéndose los bulkcarriers a carbón. Con las popas

de los buques "híbridos" unidos a las proas de los petroleros existentes se obtendrán los petroleros a motor.

La solución de construir los buques "híbridos" ha sido concebida por Bazán con el fin de:

a) Poder efectuar adecuadamente y con el menor coste la botadura de las nuevas popas a motor de los petroleros y cuerpos de proa de los bulkcarriers.

b) Efectuar en grada y a flote el armamento completo de las popas, e incluso pruebas sobre amarras, sin necesidad de otros dispositivos de apoyo para botadura y adecuada flotabilidad de dichas popas.

c) Acortar, al poder completarse independientemente el armamento y pruebas de las nuevas popas, el tiempo de inmovilización necesario del petrolero existente, que será llamado a entrar en el astillero sólo en la fase final de "cut and glue" (cortar y pegar).

Otra singularidad de la operación
(Sigue en la página siguiente)

Carbonizar es la tarea

RAMON BOUZA

Cuando la crisis energética se estableció entre nosotros, cundió el desaliento en los sectores más directamente afectados. El transporte de crudos en enormes buques-tanque, necesidad esta derivada del cierre durante años del canal de Suez, entró en baja sin recuperación previsible.

En los años precedentes, el estallido de la construcción naval, el fácil negocio del transporte entre origen y refino de los crudos petrolíferos, el mismo coste aceptable de los combustibles derivados del petróleo, llevó a las navieras y a los astilleros a exigir e instalar, respectivamente, plantas de propulsión movidas por fuel, que se revelan ahora en plena crisis como un castigo insostenible.

El mercado de fletes cayó en barrena, se amarraron muchos barcos, disminuyó el consumo de productos petrolíferos, se ensayaron energías alternativas y se volvió al carbón casi desterrado. Aquí es cuando la "carbonización" pasó a ser viable, apoyada en la automatización de calderas y en el procesamiento de carbón a bordo, con un manejo sin la práctica intervención humana, conocida la desaparición y el coste que sería gravoso de los clásicos fogoneros.

En esta situación y con una flota muy moderna y de las más importantes de la Marina Mercante española, la Empresa Nacional Elcano se planteó la necesidad de reestructurar algunos de sus buques, construidos precisamente en la década de los 70, en la propia factoría ferrolana de Bazán.

Y así, en diálogo con Bazán, se decidió utilizar dos

de los petroleros construidos, con 172.000 toneladas de peso muerto, los "Castillo de Lorca" y "Castillo de Montearagón", que nacieron de las gradas ferrolanas en 1975 y 1977, respectivamente. Con sus cascos y otros dos denominados "híbridos", que se construirían ahora, se daría lugar a cuatro buques, dos de ellos petroleros con los mismos nombres de origen y con 159.000 toneladas, y otros dos bulkcarriers de 154.000 toneladas, denominados "Castillo de Lopera" y "Castillo de la Luz". Los petroleros a motor y los bulkcarriers a carbón, con una alta reducción de consumo los primeros.

El actual "Castillo de Montearagón" está en dique seco para el corte y se troceará en la primera quincena de diciembre. El primer "híbrido", botado el 28 de enero de 1983, se cortará a partir de esa segunda quincena de diciembre y ya se cruzan proas, popas y bodegas según previsiones.

El segundo "híbrido" estaba previsto para el 20 de diciembre y se efectuará una operación semejante entre él y el "Castillo de Lorca". Se calcula que la entrega de los dos primeros buques resultantes, el petrolero "Castillo de Montearagón" y el bulkcarrier "Castillo de Lopera", se efectuará por la factoría ferrolana de Bazán en marzo y julio de este año; mientras que la segunda pareja se entregará a finales de 1984 y principios de 1985, respectivamente.

Aunque no existe una cifra cierta del coste de la operación "Damero", las estimaciones calculan que alcance los 20.000 millones de pesetas. ■

Buques híbridos/ Proyecto "Damero"

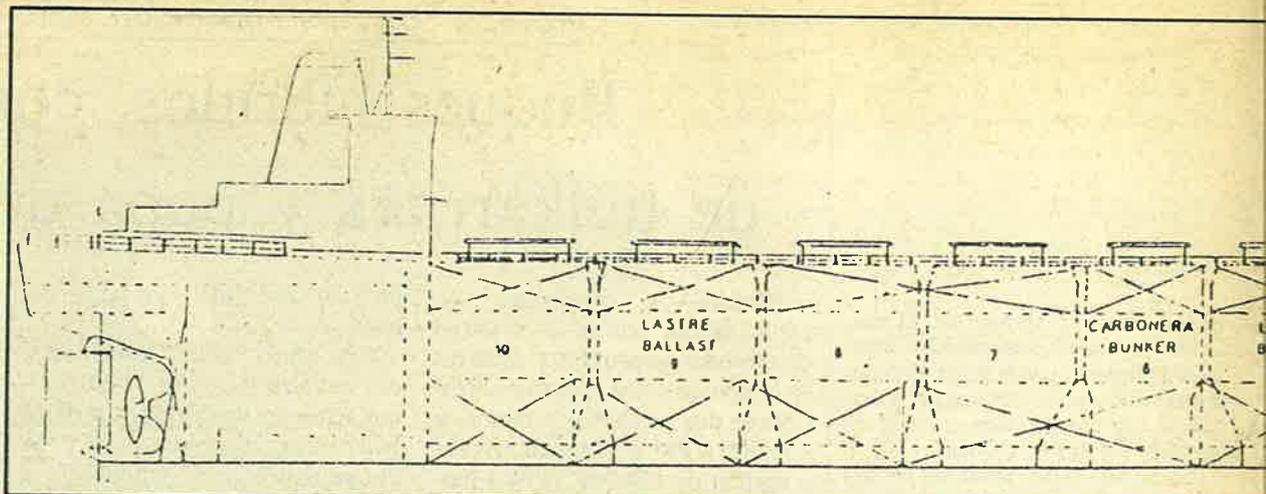
(Viene de la página anterior)

ción, dentro de la fase final de "cut and glue", en el cruce de proas y popas, será la utilización de técnicas de lastrados y deslastrados sobre picaderos a puerta de dique abierta.

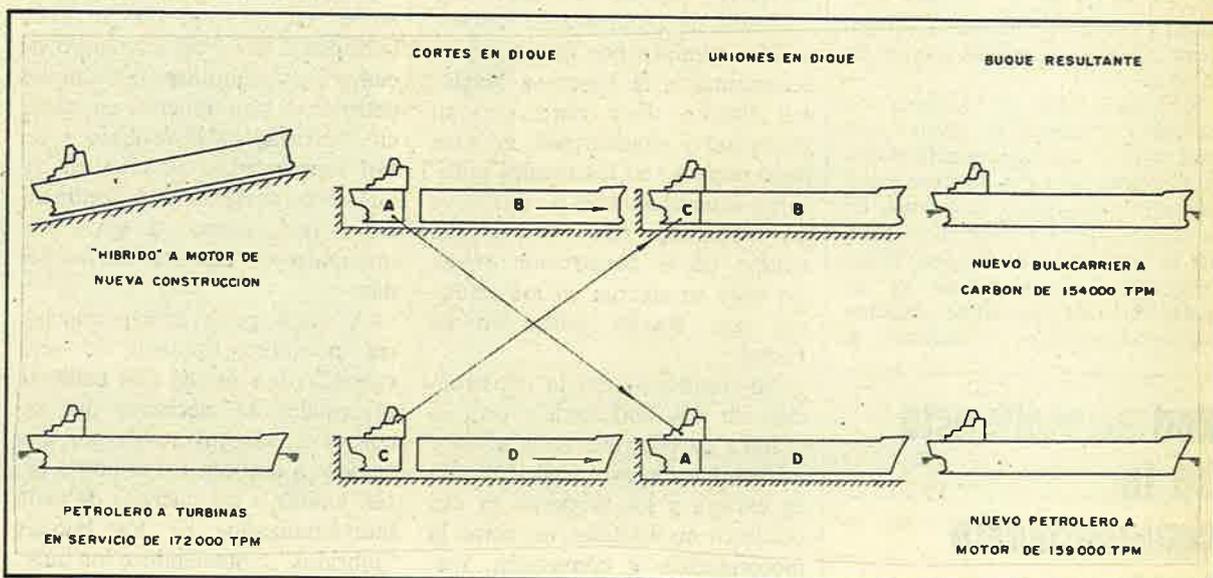
LOS NUEVOS PETROLEROS A MOTOR

Los parámetros principales que han fijado el proyecto del nuevo petrolero han sido los de obtener unos buques de 159.000 TPM, totalmente automatizados, de muy bajo consumo de combustible, cumpliendo los requerimientos más estrictos de IMCO y capaces de realizar el viaje América-Europa-golfo Árabe vía Suez-Suez.

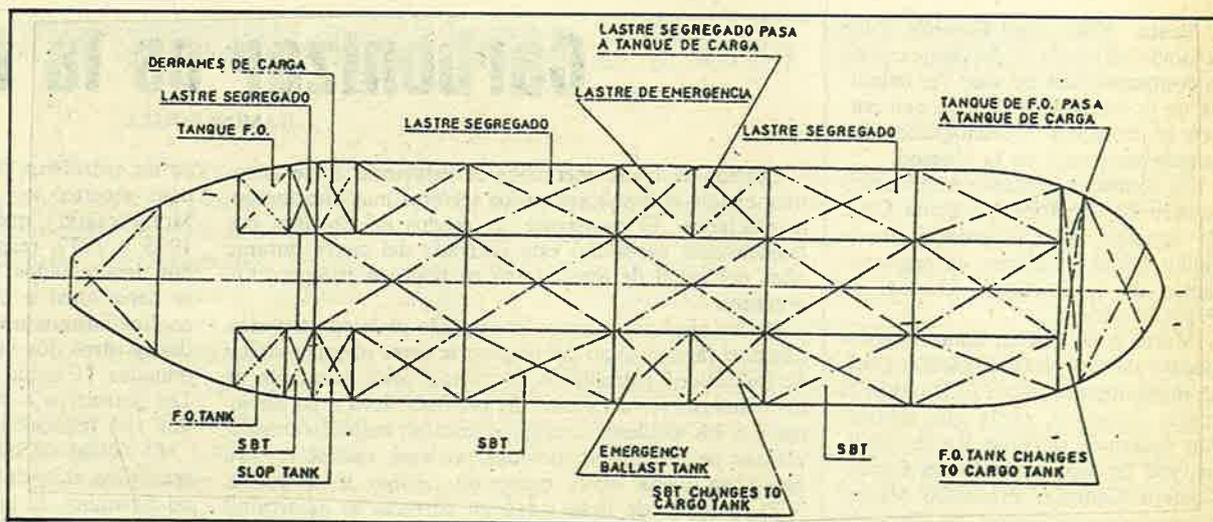
Para obtener el mayor ahorro energético, se eligió como propulsor un motor Burmeister & Wain GL90GFCA de 23.600 BHP a 97 revoluciones por minuto (r. p. m.). Con este motor, de muy bajo consumo específico, se conseguirá una reducción de hasta un 25 por 100 de combustible sobre la planta de turbinas actual, habiéndose complementado con una caldereta de gases de escape, de gran rendimiento, para el accionamiento de un turbo-alternador en navegación y una hélice diseñada para conseguir el óptimo en servicio. La cámara de máquinas será desatendida con notaciones UMS y LMC del Lloyd's y AUT del Bureau Veritas. El motor podrá usar fuel-oil de hasta una viscosidad de 6.000 segundos Redwood a 100° F. Para la cumplimentación de MARPOL 73 y PROLOW 78, como buque nuevo, donde son obligatorios SBT y COW, se ha procedido a una nueva redistribución de tanques de carga y lastres segregados, con obra en las cántaras actuales mínima, y compensando en alguna medida la pérdida de volumen de carga con la conversión a carga del tanque de combustible de proa del petrolero actual.



Disposición general esquemática del nuevo bulkcarrier a caldera de carbón. Eslora total, 274; eslora entre perpendiculares, 270; manga de trazo, 46; puntal, 24; calado en carga, 17.400 aproximadamente; peso muerto correspondiente, 154.000 toneladas, aproximadamente.



Esquema de la operación cortar y pegar ("cut and glue").



Disposición esquemática del nuevo petrolero a motor. Eslora, 290; eslora entre perpendiculares, 275; manga de trazo, 46; puntal, 24; calado en carga, 17.400 aproximadamente; peso muerto correspondiente, 159.000 toneladas.

LOS NUEVOS BULKCARRIERS A CARBON

Los parámetros principales que han fijado el proyecto de los nuevos bulkcarriers han sido: obtener un buque de unas 154.000 TPM propulsado a carbón, totalmente automatizado, capaz de

realizar el viaje redondo a carbón Hay Point-Europa o Richard Bay-Europa, en condiciones de máximo aprovechamiento, en ambos casos, del peso muerto considerado y con la flexibilidad suficiente para su utilización, también, en largos viajes mixtos con mineral o carbón utilizando combustible líquido para comple-

tar el viaje; por ejemplo, Australia-Europa (carbón), Europa-Brasil (lastre), Brasil-Japón (mineral), Japón-Australia (lastre).

Para reducir el mínimo de obra a efectuar en la popa existente, cumpliendo las condiciones de proyecto, se tomarán las siguientes decisiones:

- a) Desmontar una de las dos

El SLMM denuncia la "liquidación Incontrolada" de la flota mercante

Bilbao.—El Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) ha denunciado en un comunicado que se están abriendo las puertas para la liquidación incontrolada de la flota mercante española.

El sindicato critica la venta del buque "Marquina", propiedad de Naviera Vizcaína, a la compañía Crow Eagle Shipping Co. y señala su intención de querrelarse contra la Dirección General de la Marina Mercante y la Dirección General de Exportaciones.

Según el SLMM, la Delegación Provincial de Trabajo de Vizcaya y la Dirección General de Empleo requirieron la paralización del expediente para la obtención de la licencia de exportación, hasta que la empresa no demostrara la coherencia de la venta del buque a través de un expediente de crisis.

"Haciendo caso omiso de estos requerimientos —prosigue el SLMM—, se da vía libre a la concesión de la licencia de exportación por parte de la Dirección General de la Marina Mercante y después se concede definitivamente en la Dirección General de Exportaciones".

El SLMM considera que la concesión de esta licencia es "una clara ilegalidad", al incumplirse la Ley del 14 de octubre de 1931, que manifiesta la prohibición expresa de vender al extranjero buques de bandera española.

Afirma el SLMM que "existe una negligencia en el Ministerio de Transportes, y en concreto en la Dirección General de la Marina Mercante, ya que —según el Sindicato— con la exportación del "Marquina" se demuestra una vez más la falta de criterios políticos con los que afrontar la crisis económica en este sector". ■

EFE

Inspecciones más rigurosas para buques extranjeros

Madrid.—La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) es partidaria de que se hagan más rigurosas las inspecciones en los buques extranjeros que tocan puertos nacionales, informaron a Efe fuentes de la Asociación.

Con esta pretensión, ANAVE intenta llamar la atención de las autoridades españolas para que "los puertos españoles dejen de ser para las flotas de otros países auténticos puertos de conveniencia". ■

EFE

kers separados entre sí por una bodega de lastre. Ambas carboneras serán necesarias para viajes Australia-Europa; sin embargo, para el viaje Sudáfrica-Europa sólo será necesaria una de ellas, utilizándose la otra como bodega de carga y consiguiéndose así un máximo aprovechamiento del peso muerto disponible.

El diseño de las carboneras y sistemas de manejo de carbón, para las magnitudes consideradas, es quizá el tema que por su novedad marítima presentaba mayores dificultades. Los problemas de segregación del carbón, tamaño, etcétera, incompatibles con la mejor utilización de la caldera, así como la extracción del carbón de los bunkers, con riesgos de formación de arcos, puentes, etc., y los problemas de seguridad, estancamiento y trasiego en horizontal y vertical a distancias superiores a los 100 metros indujeron a efectuar numerosos estudios e incluso ensayos dinámicos.

Las decisiones finalmente adoptadas han sido:

— Extracción del carbón por el fondo de los bunkers, mediante un cierto número de tolvas (doce en la carbonera de popa y cuatro en la carbonera más a proa, que podrá quedar con fondo plano para ser utilizada como de carga en el viaje corto).

— Diseño de las tolvas de forma que se obtenga "flujo de masa", con mínima segregación y mínimos riesgos de formación de arcos.

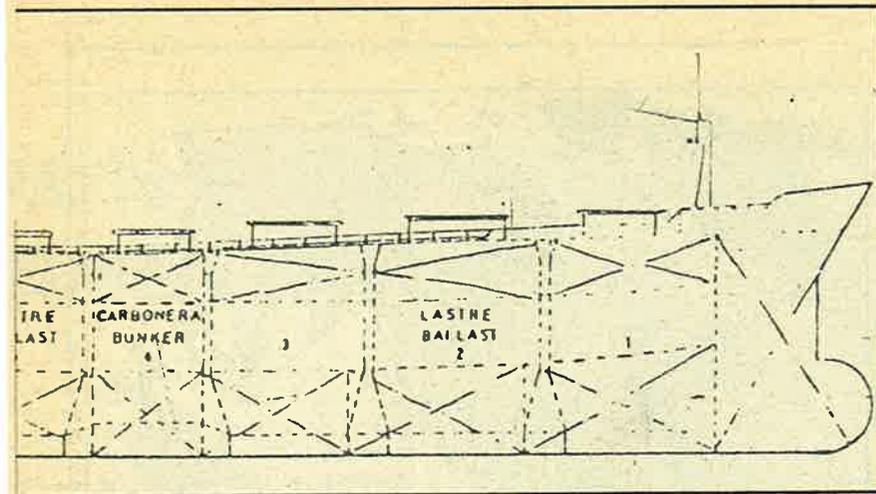
— Instalación, a la salida de las tolvas, de alimentadores mecánicos, de tornillo y elevadores de cadena.

— Instalación, en la descarga de los alimentadores, de sistemas de trituración y tamizado de carbón.

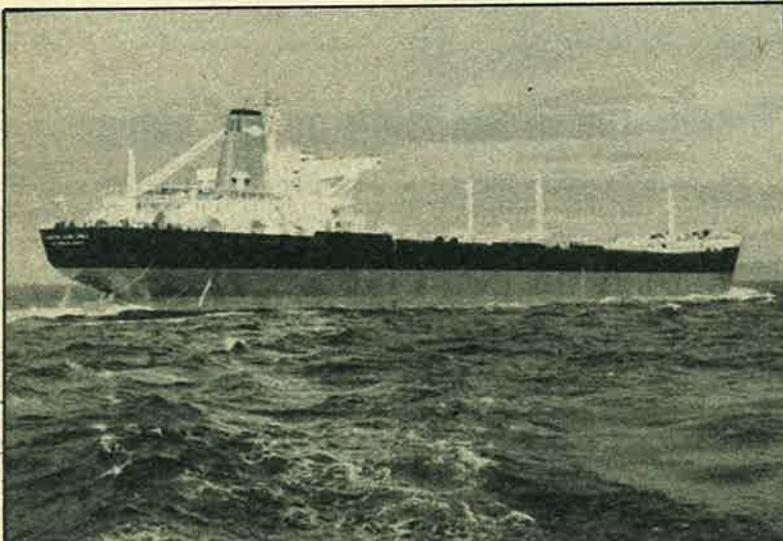
— Instalación de un equipo de trasiego de carbón neumático, de alta presión, en fase densa, capaz de manejar 40 T/h. de carbón, de forma que el trasiego diario pueda efectuarse en seis horas.

Todo el sistema de manejo de carbón será cerrado y funcionará de forma totalmente automatizada.

La envergadura de este proyecto de buques a carbón, frente a los actualmente conocidos en desarrollo en otros astilleros del mundo, sitúa a Bazán, internacionalmente, a la vanguardia de esta tecnología, que trata de ser una alternativa real, en esta década, al problema planteado a los armadores por el incremento constante de los precios de los combustibles líquidos. ■



8.310; manga de trazado, 46; puntal, 24; calado en carga, 18; peso muerto correspondiente.



"Castillo de Lorca" más dos híbridos, igual al petrolero "Castillo de Lorca" y al bulkcarrier "Castillo de la Luz".

calderas principales de FO que actualmente instala la popa, así como el gran tanque de FO adyacente, y montar en su lugar una caldera a carbón tipo combustión V2M9S con parrilla mecánica y con una producción normal de 80 T/h. y una mcr de 92 T/h.; las condiciones del vapor serán 60 kg/cm² y 495° C.

Para los 24.000 SHP de servicio necesarios, la producción será de unos 75 T/h. de vapor, con un consumo de 9-9,5 T/h. de carbón de 6.000 kcal/kg. Esta caldera llevará, a su vez, mecheros de FO para emergencia o puerto si fuera necesario.

b) Conservar una de las dos calderas principales de FO, que actualmente instala la popa, para utilizarla como "caldera de vuelta a casa", exigida por la Sociedad de Clasificación, y alternativa de la caldera de carbón para caso de reparaciones de esta o falta de carbón.

c) Otros cambios efectuados en la popa actual serán: la instalación de ventiladores de tiro forzado, inducido y sobreencendido; un sistema de trasiego de cenizas

del tipo de eyectores de agua; un sistema de colector de polvo tipo mecánico; un sistema de compresores y almacenamiento de aire para trasiego de carbón; un tanque de unas 300 toneladas de carbón de uso diario; modificaciones en los diafragmas y placas de toberas de las primeras fases de las turbinas actuales; un sistema Dump de evacuación de vapor de la caldera a carbón a los condensadores atmosféricos de los turbo-bombas de lastre.

En cuanto al cuerpo nuevo de proa, se ha diseñado de forma que su estructura, aun estando por encima de los requerimientos más estrictos de clasificación, "pese poco" y disponiendo de carboneras al centro a fin de obtener las mejores características de resistencia longitudinal, consiguiendo la salida y llegada con calados iguales, a la vista de las restricciones existentes en los puertos.

La capacidad de carboneras de consumo, en consonancia con las grandes autonomías impuestas, se han fijado en unos 25.000 m³ distribuidos en dos grandes bun-

Bazán llene trabajo hasta 1985

El Ferrol.—El presidente de la Empresa Nacional Bazán, Félix Alonso Maja-granzas, ha declarado en Ferrol que el astillero tiene asegurado trabajo hasta 1985 y negó una posible regulación de empleo en la factoría.

El presidente de Bazán manifestó que el astillero sigue generando trabajo en la comarca y espera incrementar su cartera de pedidos.

En este sentido, dijo que Brasil ha dado luz verde para iniciar conversaciones con Bazán para construir en aquel país buques de guerra con tecnología española, lo que obligaría a personal cualificado español a trasladarse allí.

Asimismo, se refirió a la posibilidad de la venta de dos corbetas a Filipinas, patrulleros para Indonesia y patrulleros fluviales para el Congo y añadió que la carga de trabajo podría aumentarse con la construcción de turbinas para nuevas centrales térmicas.

El presidente de Bazán explicó que la factoría no genera suficientes puestos de trabajo como para que pudiera absorber mano de obra de Astano, una vez reconvertida, aunque, como pertenecientes ambas al INI, cabría la posibilidad de ayudar al mantenimiento de puestos de trabajo. ■

EFE

Primer petrolero mexicano construido en España

México D. F.—El Presidente de México, Miguel de la Madrid, botó el viernes en Veracruz el primer petrolero mexicano construido con tecnología y asistencia técnica española.

El buque-tanque, de 45.000 toneladas de peso muerto, será destinado a la empresa Petroleros Mexicanos (Pemex).

Al mismo tiempo, De la Madrid abandonará un buque gemelo construido en Sestao (Vizcaya) por Astilleros Españoles.

El buque mexicano fue construido en Astilleros Unidos de Veracruz, entidad que tiene un 35 por 100 de capital español.

Petroleros Mexicanos (Pemex) pagará por este buque aproximadamente 35 millones de dólares.

La asistencia técnica y la tecnología son netamente españolas, y también fue necesario enviar de Bilbao y Santander el motor principal y las piezas fundidas y forjadas.

En 1980, Astilleros Españoles y Astilleros Unidos de Veracruz firmaron un convenio de colaboración para asistencia

técnica y transferencia de tecnología en la construcción de buques en México.

La cartera de pedidos en estos momentos es de cuatro buques tanques, el primero de los cuales es el que se botó el viernes.

Este es el negocio más importante de Astilleros Españoles en Iberoamérica.

Un convenio similar está tratándose con Venezuela, que también está interesada en la colaboración española para la construcción de buques petroleros. ■

EFE

Pedro Sancho viaja a Cuba

Madrid.—El director de la División Naval del INI y presidente de Aesa y Astano, Pedro Sancho, viajó a Cuba para negociar acuerdos comerciales sobre la construcción y reparación de buques de este país en Astano. Está previsto que Pedro Sancho, que viaja con el director comercial de Astano, se entrevistará con el ministro de transportes cubano, Guillermo García Frías. ■

EFE

Astilleros busca tecnología japonesa

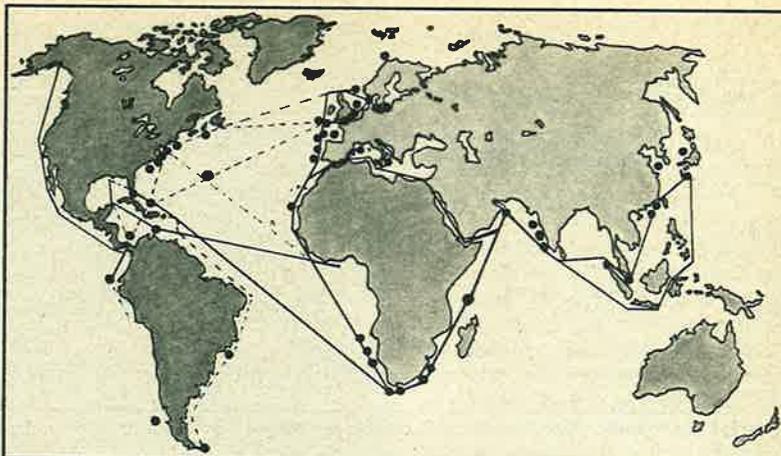
Tokio.—La empresa española del INI (Instituto Nacional de Industria) Astilleros Españoles, S. A., ha solicitado la cooperación tecnológica de Japan Steel Works para la construcción de grandes petroleros y plantas desulfuradoras, reveló en Tokio la firma japonesa.

Según los ejecutivos de ésta, Astilleros Españoles, S. A., busca un acuerdo para aplicar los avances tecnológicos de la Japan Steel Works en el campo de laminación de chapa gruesa y forja que la factoría española realiza en Reinosa. ■

EFE

Sesiones clínicas

Madrid.—El Instituto Nacional de Medicina y Seguridad del Trabajo celebra una sesión clínica sobre enfermedades profesionales el día 19 de enero, en el pabellón número 8 de la Ciudad Universitaria de Madrid, a las 12.00 horas. Dichas sesiones se celebrarán, en lo sucesivo, todos los terceros jueves de cada mes. ■



C. MORAL

Mapa de los accidentes más importantes en las principales rutas petroleras.

Disminuye la polución de los mares

En uno de los últimos números de "Fairplay", informa el "Boletín de Anave", aparece un mapa donde se señalan los accidentes más importantes de polución y derrame registrados en las principales rutas petroleras del mundo. Ilustra un artículo de Robin Burton sobre control de la polución marítima en el mundo.

Dicho artículo, entre otras cosas, señala que, comparando cifras de 1971 con las de 1980, se comprueba una evidente mejoría, ya que la polución ha descendido en una tercera parte, que es una disminución mucho

más importante, si se tiene en cuenta que de 1971 a 1980 el tráfico de crudos ha aumentado. Sobre el tema de "tirar basura" a los mares, Burton es más pesimista, porque las cifras son alarmantes.

Aunque la Organización Marítima Internacional tiene regulados la forma y lugares para arrojar desperdicios, la mayoría de las tripulaciones desconocen estas reglamentaciones o no las cumplen.

Y esta polución —concluye "Fairplay"— es tanto o más peligrosa que la derivada del petróleo. ■



EFE

Condecorado el marqués de Mondéjar. El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Saturnino Suances, felicita a Nicolás Cotoner, marqués de Mondéjar, tras haberle impuesto la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco, en el transcurso del acto de imposición de condecoraciones celebrado el 14 de diciembre en el Cuartel General de la Armada.

Paul Chapman, director de Seamen's Church Institute, de Nueva York y Nueva Jersey, al que pertenece el Center for Seafarers' Rights, nos envía un folleto editado por este departamento, que contiene los derechos de los marineros (y marineras) extranjeros en puertos de los Estados Unidos. Es un texto muy completo y eficaz, escrito con exposición clara, que reproducimos íntegramente, por considerarlo de positivo interés.

Derechos de los marinos extranjeros en puertos de los Estados Unidos

No es un asunto sencillo saber qué ley gobierna y protege a cualquier marinero/a trabajando en un barco de comercio internacional o en un crucero.

En alta mar, es la ley del país cuya bandera el barco enarbola. En aguas reconocidas como territorio de un país, quizá pueda aplicarse la ley de ese país. En un puerto de los Estados Unidos, quizá pueda aplicarse la ley de los Estados Unidos.

La ley de los Estados Unidos le da ciertos derechos y protege esos derechos sin distinción de su nacionalidad, bandera del barco, ni del trabajo que realiza, y sin distinción de los acuerdos entre usted y el capitán del barco, su propietario o su agente.

SUS DERECHOS

SU CONTRATO

Cuando es contratado para trabajar en un barco, es importante que comprenda todos los papeles que firma. Es también muy importante que guarde copias de ellos.

Muchos países piden que se firmen cláusulas con acuerdos que contengan información sobre usted, el barco y el trabajo. Los artículos son su contrato. Sin embargo, en algunos casos, su único contrato puede ser una declaración informal que usted y la compañía o el maestro han firmado.

A pesar del contrato que firmó, usted y la compañía pueden tener otros derechos y responsabilidades. Algunas veces, un acuerdo de algún sindicato o la ley del país cuya bandera el barco lleva tiene más importancia que las palabras del contrato. De la misma manera, y aunque no haya firmado ningún contrato, existen leyes que le conciernen.

Si ha realizado un acuerdo por el que usted no emprenderá ninguna acción legal en los Tribuna-

les de los Estados Unidos, ese acuerdo puede ser considerado inválido por los Tribunales de los Estados Unidos.

SU SALARIO

Las leyes de los Estados Unidos no permiten el pago del salario por adelantado, prescindiendo de su contrato.

Si recibe un adelanto en un puerto de los Estados Unidos, y la liquidación es pagada en un puerto de los Estados Unidos, usted puede no tener en consideración el adelanto en el momento de la liquidación (ver 46 USC 599). Por ejemplo, si se le paga en Boston, y ha ganado 200 dólares por el trabajo realizado, y el propietario le había dado 100 dólares de adelanto en Houston antes de realizar el trabajo, entonces los 100 dólares de adelanto pueden no tomarse en cuenta. El propietario le debe 200 dólares.

Mientras está en un puerto de los Estados Unidos, tiene el derecho de recibir la mitad ($1/2$) del salario que ha ganado, pero que todavía no ha recibido. Este salario incluye primas, sobresueldo por horas extras y pagas por trabajos especiales. Pero debe pedirlo al maestro o al propietario. Puede pedirlo cada cinco días, pero no con más frecuencia (46 USC 597).

Por ejemplo, si gana 500 dólares al mes y no se le ha pagado durante tres meses, se le deben un total de 1.500 dólares. En un puerto de los Estados Unidos tiene derecho de cobrar la mitad de lo que se le debe, 750 dólares.

Si es posible, su petición debe ser hecha por escrito. Aquí tiene un ejemplo de petición:

*Puerto de Los Angeles
5 de abril de 1982*

*Capitán Israel Singh
(Nombre del barco - XX)*

Solicito recibir en este puerto la mitad de mi salario y beneficios no cobrados y que he ganado hasta la fecha, como es requerido por la ley de los Estados Unidos (46 US 597).

Firmado

V. L. Lee

Es necesario conceder al capitán un periodo razonable de tiempo para conseguir el dinero.

DESEMBARCAR

No tiene ningún derecho básico para bajar a tierra cuando está en un puerto de los Estados Unidos. Desembarcar en tierra de los Estados Unidos es un privilegio que puede serle concedido por U. S. Immigration and Naturalization Service. Normalmente, se le concederá un permiso temporal para desembarcar autorizándole a permanecer en los Estados Unidos durante veintinueve días o hasta que su barco se vaya, lo que sea más pronto (8 USC 1282). Si es necesario, los servicios de inmigración prolongarán, algunas veces, este permiso.

Si por cualquier razón deja el servicio del barco en los Estados Unidos, y no es repatriado, no se le permitirá trabajar en los Estados Unidos, pero podrá buscar trabajo en otro barco dispuesto a navegar.

ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Desde el día que empieza a viajar para presentarse en el barco hasta el día en que siendo repatriado llega a su destino, el propietario del barco es normalmente el responsable para proveerle mantenimiento (comida y

habitación) y atención médica si está enfermo o herido.

Si está en el barco pero no puede trabajar, sin ninguna culpa de su parte, por causa de enfermedad o herida, tiene derecho al mejor tratamiento que el barco puede darle, así como mantenimiento y salario completo.

Cuando el barco llega a un puerto, es una costumbre marítima el proveer atención médica y mantenimiento.

Si está herido o incapacitado para trabajar, quizá tiene derecho a buscar una compensación en los Tribunales de los Estados Unidos, si el propietario no ha cumplido sus responsabilidades. Un Tribunal de los Estados Unidos quizá también pueda concederle el derecho de aplicar para una compensación extra por el propietario del barco, si usted está enfermo o herido durante el tiempo del contrato en el barco.

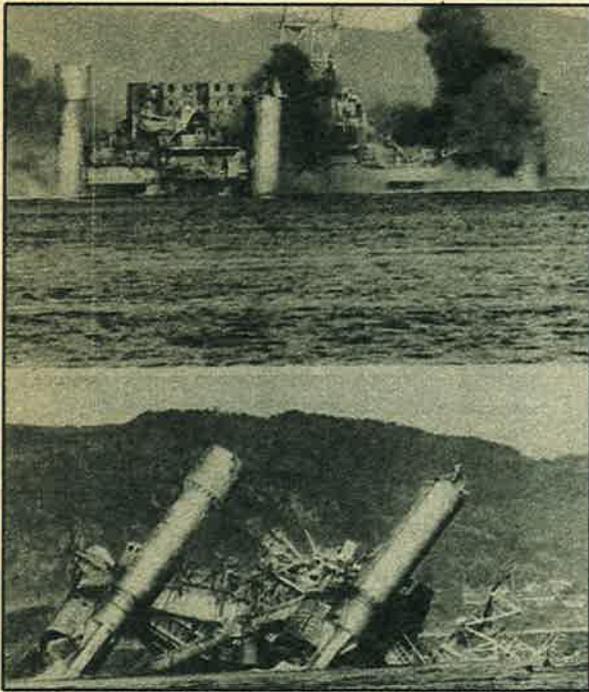
SEGURIDAD

Tiene derecho a trabajar en un barco que cumpla las normas de seguridad. El casco, las máquinas, el equipo de seguridad y navegación deben estar todos en buenas condiciones. Si usted cree que su barco no es seguro, entonces tiene el derecho de informar a United States Coast Guard. Puede llamar por teléfono gratuitamente en cualquier momento al teléfono 1-800-424-8802.

FIN DE SERVICIO

Si quiere dejar el servicio del barco por cualquier razón, tiene el derecho de hacerlo, y nadie tiene el derecho de forzarle a quedarse en el barco.

Pero si deja el barco antes de que su tiempo termine, sin una buena razón, a lo mejor tendrá que pagar su viaje de regreso y

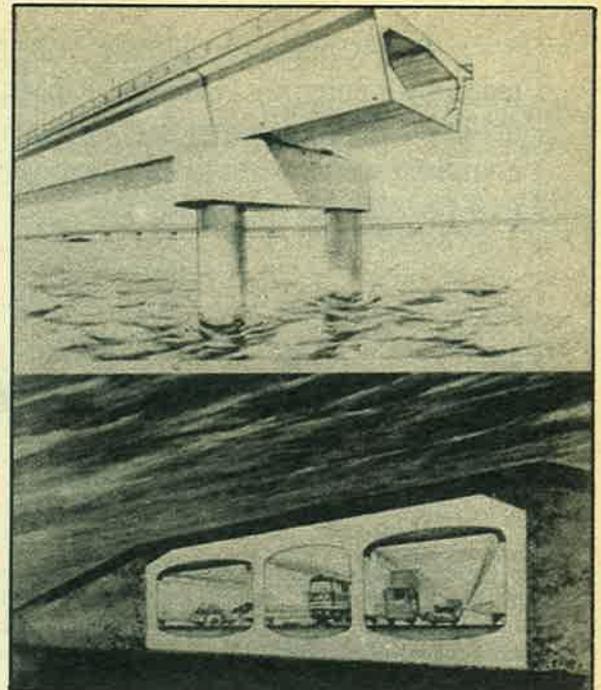


EFE/UPI

Dinamitaron la plataforma petrolífera.—La plataforma petrolífera "Alexander Kielland", que zozobró en marzo de 1980 causando la muerte de 123 personas, fue sumergida a una profundidad de 700 metros en un fiordo cerca de Stavanger (Noruega). Treinta y seis cargas explosivas lograron hacerla desaparecer bajo las aguas en menos de 13 minutos.

EFE/UPI

Carretera Francia-Inglaterra.—Dibujos del exterior y de la sección interior del proyecto creado por un consorcio franco-británico para construir una carretera permanente que unirá Francia e Inglaterra desde las dos orillas del canal de la Mancha. El proyecto, cuyo coste estimado será de unos 9.056 billones de pesetas, considera la posibilidad (acaso la necesidad técnica) de crear islas artificiales sobre las que se sustentarian los pilares de apoyo de diversos tramos de la pista.



Derechos de los marinos

los gastos de viaje de la persona que le reemplazará.

El propietario tiene la responsabilidad de proveer para su repatriación, incluyendo el costo del viaje, mantenimiento y habitación, si deja el barco por una de las siguientes razones:

1) ha servido el tiempo acordado en su contrato; 2) usted está ahora incapacitado y no puede continuar el trabajo; 3) el barco es ahora innavegable, o 4) el propietario ha violado el contrato.

Cuando deja el servicio del barco en un puerto de los Estados Unidos, deben darle al menos un tercio (1/3) del total de dinero que se le debe en ese momento. Deben darle todo el dinero que le deben en las veinticuatro horas después de que el barco ha sido descargado o en los cuatro días de su despido, lo que sea antes (46 USC 596).

Tiene derecho a entender su salario. Si firma un papel en el momento de su despido, diciendo que ha recibido todo lo que ha ganado, pero se le debe más salario, la ley puede exigir al maestro que se le pague ese dinero.

Si no se le paga todo lo que se le debe cuando deja el barco y lleva su reclamación a un Tribunal, el juez puede exigir al propietario pagarle dos días por cada día que no se le pagó (46 USC 596).

Puede tener otros problemas a bordo de un barco que no están

resumidos aquí, y para los que debería buscar ayuda.

¿DONDE CONSEGUIR AYUDA?

CLUBS PARA MARINEROS/AS

En los puertos de la mayoría de las ciudades hay capellanes y otras personas interesadas en el bienestar de los marineros/as que pueden aconsejarle y ponerle en contacto con otra gente que puede ayudarle.

EL PROPIETARIO DEL BARCO

Es la responsabilidad del propietario del barco asegurar un trabajo decente y con buenas condiciones de seguridad, y de obedecer la ley de la bandera y la ley del puerto. El representante del propietario en el barco es el capitán. Si cree que le han negado sus derechos, debería informar al capitán y al agente del propietario. Es una buena práctica informarles por escrito y guardar una copia para su fichero.

AUTORIDAD DE LA BANDERA

Si no queda satisfecho con el capitán o agente, puede informar a un representante del país de la bandera del barco. En la mayoría de los casos, el cónsul del país de la bandera del barco tiene la responsabilidad de hacer cumplir la ley de ese país. En muchos puertos puede obtener el número de teléfono del Consulado llamando a información telefónica.

SINDICATOS (UNIONES)

Si pertenece a un sindicato, los empleados podrán ayudarle a zanjar una disputa. Si ningún representante del sindicato está disponible, o si no pertenece a un sindicato, uno de los siguientes sindicatos americanos afiliados a International Transport Workers Federation (ITF) quizá podrá ayudarle:

National Maritime Union of America

346 W. 17th Street
New York, N.Y. 10011
Tel. (212) 620-5700

International Organization of Masters, Mates and Pilots
39 Broadway, New York, N.Y. 10006

Tel. (212) 425-3860

Seafarers' International Union of North America
675 Forth Avenue, Brooklyn, N.Y. 11232

Tel. (212) 499-6600

Marine Engineers Beneficial Association
30 Montgomery St., Jersey City, N. J. 07302

Tel. (201) 433-7700

Radio Officers' Union
30 Montgomery St., Jersey City, N. J. 07302

Tel. (201) 227-5460

American Radio Association
270 Madison Avenue, Room 207, New York, N.Y. 10016

Tel. (212) 689-5754

GUARDACOSTA

Es la responsabilidad de los guardacostas de los Estados Unidos el investigar cuando hay alguna duda sobre las buenas con-

diciones y seguridad de un barco. Los guardacostas de los Estados Unidos tienen un teléfono disponible veinticuatro horas, al cual puede llamar gratuitamente desde cualquier lugar en los Estados Unidos para informar de cualquier sospecha de violación en la seguridad. Puede marcar: 1-800-424-8802.

ABOGADOS Y TRIBUNALES

Si tiene una reclamación sobre el pago de su salario, quizá pueda presentarla en un Tribunal de los Estados Unidos. Probablemente necesitará la ayuda de un abogado para presentarla ante un Tribunal. Para aconsejarse de cómo obtener un abogado con experiencia en casos de marineros/as puede contactar un club de marineros/as o un sindicato. Seguramente el Tribunal no atenderá la reclamación si no tiene alguna posibilidad de hacer cumplir su decisión. Esto exige que el barco esté en aguas de los Estados Unidos o que el propietario trabaje o viva en los Estados Unidos.

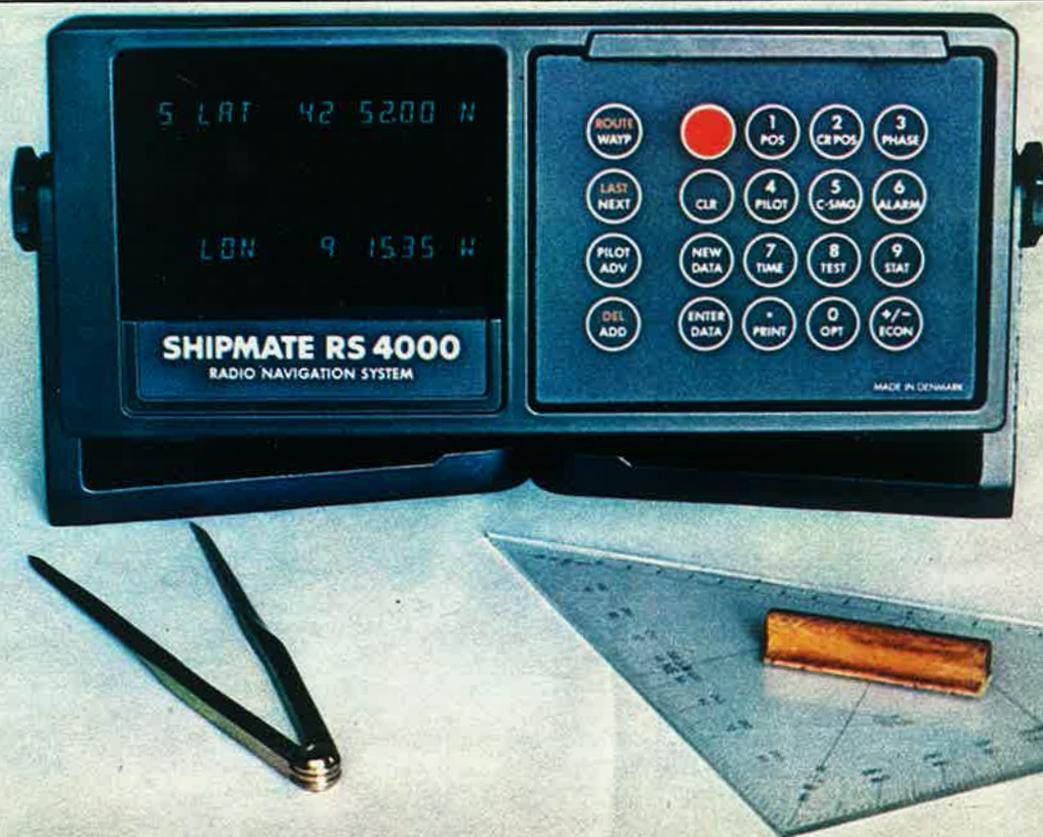
EL CENTRO PARA LOS DERECHOS DE LOS MARINEROS/AS

Para ayuda o consejo sobre estos problemas puede llamar o escribir a:

Center for Seafarers' Rights
Seamen's Church Institute of
New York and New Jersey
15 State Street, New York, N.Y. 10004

Tel. (212) 269-2710

En New Jersey, tel. (201) 589-5828.

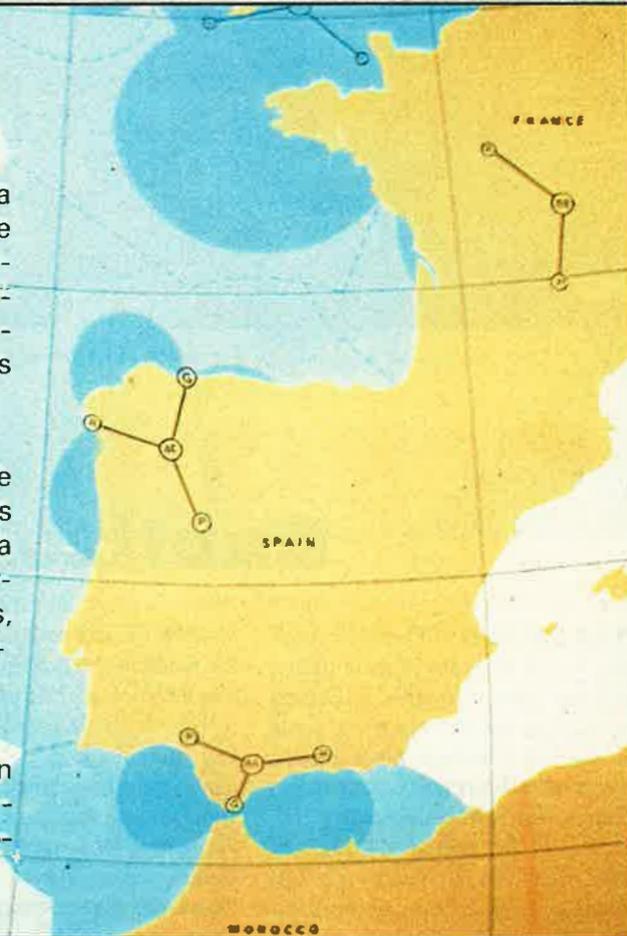


SHIPMATE RS-4000

El **RS-4000** es un nuevo receptor de radio-navegación con cobertura en la zona comprendida entre cabo Norte (Noruega) y el estrecho de Gibraltar, y en las costas de Sudáfrica. El receptor proporciona de forma continua situaciones del buque de gran exactitud, típicamente entre 50 y 400 m. en forma de posición geográfica LAT-LONG y alternativamente en forma de tres líneas de posición para pasar a cartas Decca.

El **RS-4000** cuenta con un avanzado programa de navegación que puede memorizar hasta 200 way-points distribuidos en nueve rutas que facilitará la localización de cualquier punto de interés que haya sido memorizado en el equipo. Al mismo tiempo proporciona información gráfica para un correcto gobierno del buque entre waypoints, informando la distancia de desvío del rumbo óptimo entre los waypoints.

El **RS-4000**, por sus especiales características de operación es un equipo especialmente indicado para buques de pesca, donde resolverá un gran número de problemas de navegación y pesca, y proporcionando una mayor seguridad y economía.



SHIPMATE 
MARINE ELECTRONICS 

E. Eurotrónica, s.a.

Departamento NAVAL

Don Ramón de la Cruz, 90

Teléf. 401 52 00 * -402 06 40 -402 07 25

Telex 42775 EUROT E - MADRID-6



Kristine Olsen, escandinava, armadora y madrina del "Bentago".



El "Bentago" y el "Bencomo", buques únicos en su tipo, navegan por primera vez juntos.

Pertenece a la nueva generación de buques frigoríficos

Bautizo del "Bentago", moderno

LAS PALMAS.—Como el resultado de una experiencia en el tráfico marítimo entre Canarias y Europa que ya tiene casi setenta años, desde que en 1904 Thoresen Lines iniciara un servicio entre el archipiélago, Londres, Europa continental y Escandinavia, ha presentado la Fred Olsen Lines en el Puerto de Las Palmas el bautizo del moderno frigorífico "Bentago" que, junto con su gemelo el "Bencomo", constituye el exponente de una nueva generación de barcos frigoríficos bajo el lema de la polivalencia, es decir, capacidad para transportar mercancías perecederas y carga general.

Fred Olsen Lines es ya un histórico en los puertos canarios y, más aún, en el contexto de la economía

canaria, basada en la exportación de los productos del campo. A la iniciativa de Thoresen, seguida muy pronto bajo la bandera de la Fred Olsen, hay que añadir el trabajo ya tradicional de esta compañía en el punto concreto del diseño de barcos especiales para las características de este tráfico, cuyo último grito son el "Bentago" y el "Bencomo". La Fred Olsen, muy conocida e incluso entrañada en los puertos canarios, inició el servicio con vapores, ventilando la fruta con sencillos velas movidas por aire, y tras pasar por la ventilación eléctrica, el aire acondicionado y el frigorífico, inauguró en 1983, con el "Bencomo", y continúa ahora con el "Bentago", una línea de modernidad muy apreciada entre los exportado-

res de Canarias. Del vapor "Bravo", con el que la Fred empezó en 1921 una actuación destinada al problema concreto del transporte de la fruta, hasta el "Bentago", el no va más —por ahora— de este esfuerzo camino del centenario, hay un largo trecho en el que siempre ha estado en juego no sólo la evolución de la compañía, sino la misma evolución de las posibilidades de mercado de la fruta que se produce en Canarias.

Los nuevos buques responden al deseo de conseguir barcos eficaces y rápidos en la manipulación de la carga y al mismo tiempo capaces de transportar un variado cargamento de tipo general, desde mercancías diversas en refrigeración o congelación hasta automóviles, furgones y camio-

netas. Con algo más de 130 metros de eslora, 2.500 toneladas brutas y 4.000 toneladas de peso muerto, los frigoríficos de la Olsen construidos por la Fosen Mek (Verksteder A/S) mantienen la tradición de la compañía en el sentido de bautizar a sus barcos con nombres de la cultura prehispánica canaria, trátase de topónimos —como el caso del "Betancuria"— o de nombres propios, cual es el caso de estos frigoríficos que perpetúan el recuerdo de dos reyes o guanartemes de las islas de Tenerife y Gran Canaria, respectivamente.

DIEZ COMPARTIMENTOS

Entre los muchos detalles de estos barcos, por otra parte dotados de los



tos, cuando el primero acudía a su "bautizo" en el puerto de Las Palmas.

barco frutero

más modernos sistemas de navegación y capaces de transportar 2.700 paletas de fruta, 164 contenedores de veinte pies y carga general diversa, figuran los sistemas para el cuidado de frutas y hortalizas tanto en la tarea de manipulación de la carga o descarga como en la fase de transporte. La mercancía perecedera y sensible al olor puede ser transportada en diez compartimientos separados individualmente para permitir el control continuo e independiente, entre los doce grados centígrados sobre cero y los 25 bajo cero. Los vehículos se embarcan o desembarcan por sus propios medios, a través de dos grandes portales situados en la banda de estribor, dotados asimismo de ascensores y rampas, y los conte-

nedores se manipulan mediante grúas de tierra.

Con el fin de asegurar las mejores condiciones para el transporte de las mercancías, y en particular para el de la fruta perecedera o sensible, el "Bentago" —como su gemelo el "Bencomo"— está equipado con estabilizadores de aleta activa que reducen el balance.

La madrina del "Bentago" fue Kristine Olsen y al acto asistió Iván Olsen Lunde, en representación de la sede central; Odd Ronning, delegado de las líneas Olsen en Canarias, y Lien Gunnar, capitán del buque bautizado con el nombre del último guantame de la ciudad de Telde (Gran Canaria). ■

DAUTE PRESS



POSTAL DE AUSTRALIA

El triunfo del "Australia II" en la gran prueba Copa de América 1983, sensacional y legítimo por otra parte, ya ha empezado a producir la larga secuela de publicidad que cabía esperar. Los servicios australianos de información han difundido esta postal que recuerda la proeza, y con ella apoyan las numerosas campañas comerciales en las cuales se detallan las excelencias de la industria náutica de Australia, desde la vela hasta el último tor-

nillo del velero triunfador, pasando, naturalmente, por los instrumentos de navegación.



La goleta en construcción.

Construyen una goleta para dar la vuelta al

JOSE MARIA DE JUANA
Fotos: LOLA HERAS

Los expertos en la navegación a vela consideran a la goleta como el buque mejor que ha existido y existirá. Dicen que es un tipo de embarcación perfecta para navegar a golpes del viento, para hacer frente a los peores tiempos del Atlántico Norte o del Pacífico Sur, para navegar a gran velocidad gracias a su diseño.

Hoy día, la goleta es casi pieza de museo. Y digo "casi" porque algunas goletas siguen navegando, aun cuando lo hagan como buques de formación de navegantes. Tal es el caso de nuestro "Juan Sebastián Elcano" o el "Esmeralda", de la Marina chilena; el "Flying Clipper", de Suecia, y unos cuantos buques más que permiten decir que, trescientos años después, la goleta es una embarcación válida y eficaz.

Una goleta se está construyendo en unos abandonados astilleros de la ría Lea, en Lequeitio,

Vizcaya. Unos astilleros que han sido ocupados, con el permiso de su propietario, el bilbaíno José María Solano, marqués de Socorro, por un reducido grupo de jóvenes aventureros. Porque aventureros son Esteban Vicente, José Luis García e Inés Zalba. Aventureros fueron también otros de sus compañeros que por una razón u otra han abandonado el astillero Isuntza, o lo que es lo mismo, el gran proyecto de la construcción de una goleta-hogar en la que vivirán cuando esté terminada y con la que piensan, de entrada, dar la vuelta al mundo siguiendo la ruta de Magallanes y Elcano, en homenaje a nuestros descubridores y conquistadores y en homenaje, también, a Cristóbal Colón en su próximo quinientos aniversario del descubrimiento de América.

Hemos estado en Isuntza. Se accede al destartalado astillero tras descender un camino mal acondicionado y estrecho. Ya al

llegar al astillero nos topamos con un cartel en el que leemos: "Agradecemos su interés, pero es lugar de trabajo. Por favor, visítenos a partir de las 20 horas. O domingos. Gracias".

José Luis García me lo explica:

—Es que tenemos visitas a todas horas y no nos permitían trabajar. Era gente que quería saludarnos y felicitarnos por lo que estamos haciendo con nuestras propias manos, sin la ayuda de otras personas, pero a pesar de sus buenos deseos casi no nos dejaban trabajar.

—¿Qué jornada hacéis?

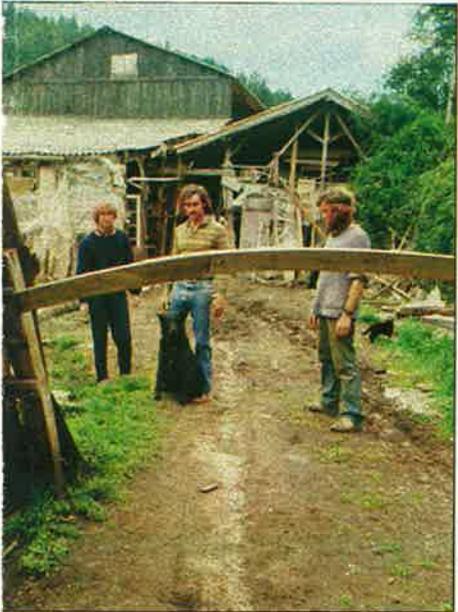
—Desde que sale el sol hasta las nueve o diez de la noche. Sábados y domingos incluidos.

Nos reunimos con Inés, Esteban y José Luis en la pequeña vivienda que se han hecho en el mismo astillero. Ellos llegaron a Isuntza con lo puesto y con una pequeña tienda de campaña. Soñaban con hacer una goleta, pero

en primer lugar deberían construir su propia casa. Y lo hicieron. Admirablemente. Es confortable. Cuentan con un buen salón-comedor-cocina y dos dormitorios. Además, cuarto de aseo. En el salón, a un lado, disponen de una buena biblioteca. Todos los libros son de navegación. O de aventuras relacionadas con la mar. Tras el sofá, la maqueta de la goleta que construyen. Toman asiento y hablamos.

—Antes de nada, ¿quiénes sois y qué pretendéis?

—Un grupo reducido de amigos que aspiramos a vivir la aventura. Yo nací en Soria, en mil novecientos cincuenta y tres —Esteban Vicente es quien habla—, y he sido campeón de España de piragüismo. He estudiado en el Instituto Nacional de Educación Física y he sido profesor de la Federación Española de Piragüismo. Me gusta la montaña y he escalado en solitario la cara Oeste del famoso Naranjo de



Tres de los constructores de la goleta, a la entrada del astillero.

mundo

Bulnes. También escalé el "Corredor del Diamante", en mil novecientos setenta y siete, en el monte Kenya.

—¿Qué preparación náutica posees?

—Escasa. Estudio ahora para acceder al título de capitán de yate.

—Inés, ¿cuál es tu historial?

—Soy de Pamplona. Nací en mil novecientos cincuenta y ocho. He estudiado Historia antigua, en la Universidad de Zaragoza, en donde obtuve la licenciatura. Soy también profesora de francés. Me gusta la mar y desde mil novecientos ochenta estoy casada con Esteban:

Interviene, por último, José Luis:

—Nací en Pravia, Asturias, en diciembre de mil novecientos cincuenta y dos. También estudié en el INEF y he practicado durante doce años el piragüismo. En mil novecientos setenta y uno y en mil novecientos setenta y cua-

tro gané el descenso del Sella.

—Está claro que os conocisteis a través del piragüismo. ¿Cómo surgió la idea de construir un buque?

—En función de ese deseo de aventura que todos tenemos. En septiembre de mil novecientos setenta y nueve surgió la idea y nos pusimos a trabajar.

Se fueron todos a Soria. Se concentraron en lo alto del puerro de Piqueras...

SUS PROPIOS PLANOS

—El grupo lo formábamos nueve personas. Pensamos en un barco determinado. Lo hablamos con unos ingenieros navales de Valencia para que nos hicieran los planos y resultó que éste medía treinta y dos metros de eslora. El precio era tan elevado que jamás podríamos obtener el dinero necesario para llevar a cabo su construcción. Nos pusimos a estudiar y así, al cabo del tiempo, Esteban diseñó los planos del barco que consideramos como más marinero: la goleta. Entre el diseño de Esteban y los cálculos de estabilidad y distribución de pesos realizados por el doctor ingeniero naval, el señor Lasa Echarri, de Pasajes de San Pedro, se dio como resultado la goleta que estamos construyendo, de veintitrés coma cincuenta metros de eslora, siete de manga y dos coma noventa y cinco de puntal.

—¿De dónde sale el dinero?

—En principio, de nosotros mismos. Vendimos el vehículo, nuestras casas, juntamos los ahorros, pedimos prestado... Todo fue para la madera.

Continúan hablando:

—Antiguamente, los constructores de barcos iban al monte con las plantillas de las curvas que deseaban encontrar y buscaban, una vez escogido el tipo de madera, los troncos y gruesas ramas que se adaptaran mejor. Esto hacía que las piezas así buscadas fueran de una calidad y de una resistencia imposibles de mejorar, debido a que la fibra de la madera dibujaba la misma curvatura que dichas piezas. Nosotros, aconsejados por guardas forestales y viejos carpinteros de ribera, hemos seguido el mismo proceso. Así, la goleta lleva seis tipos de madera: roble del País Vasco,



La construcción se realiza en un astillero abandonado de Lequeitio.

fresno de Salamanca, pino de Soria, eucaliptos del País Vasco y, por último, iroko de Guinea.

Buscaron personalmente la madera. El Ayuntamiento de Covaleda, en Soria, les regaló los dos pinos que buscaban, de un mínimo de diecisiete metros y muy derechos. Gracias a un guarda forestal fueron seleccionando árboles, y al final, una vez cortados, resultó que un pino tenía una edad de ciento cincuenta y siete años y el otro, ciento sesenta.

Los fresnos los llevaron sobre cuatro camiones desde Salamanca a Vinuesa, en Soria, en donde tenían la nave de carpintería. El iroko llegó por mar y fue desembarcado en Valencia. Cinco troncos enormes que pesaban cada uno alrededor de veinte toneladas.

Con la madera seleccionada y cortada comenzó la aventura de buscar astillero. No podían pedir presupuestos porque las cifras se disparaban y ellos disponían de un capital tan exiguo que sería del todo punto imposible pensar en seguir adelante con el proyecto. Esta fue la razón por la que se pusieron a buscar astilleros abandonados.

—Bien. Estáis en Lequeitio, en un paraje maravilloso, a poco más de un centenar de metros del

Cantábrico. Supongo que sin dinero. ¿Quién os ayuda?

—Nadie. Ese es nuestro gran problema. Más no podemos hacer. Y lo curioso es que son muchas las personas e instituciones que se han interesado por nuestro proyecto.

—¿Por ejemplo?

—El Instituto de Cooperación Iberoamericana desea que nuestra expedición alrededor del mundo forme parte de los actos programados con motivo del quinto centenario del descubrimiento. También, el ministro de Cultura se ha interesado por nuestro proyecto. Quienes lo han hecho de manera especial han sido los de la Liga Naval Española. Tampoco podemos olvidarnos de Tierno Galván, el alcalde de Madrid, en cuanto a que es presidente de la Corporación de Municipios Iberoamericanos.

TRECE MILLONES DE PESETAS INVERTIDOS

Me cuentan que también van a ser recibidos por S. M. el Rey de España y que también se interesó por el proyecto Julio Feo, asesor del presidente del Gobierno.

—Palabras, palabras. ¿Y dinero en mano?

—Lo estamos esperando. Es algo que necesitamos con urgencia.

—¿Qué dinero habéis invertido hasta la fecha?

—En tres años y medio, trece millones de pesetas. Pero el barco tal y como está hoy vale mucho más, porque gran parte del trabajo realizado hasta la fecha lo hemos hecho nosotros mismos, nuestras manos. Es decir, habría que añadir a esos gastos la mano de obra, la madera también cortada por nosotros...

—¿Qué os falta?

—Equiparlo. Todo el aparejo. El motor auxiliar de docientos caballos. Los aparatos de navegación, sonar, radio, sonda y radar. Las cartas marinas. El equipo de salvamento, el equipo de amarre y fondeo...

—¿Cómo pensáis lograr los millones de pesetas que os faltan?

—En principio, nos gustaría evitar que involucráramos la goleta y la expedición a marcas comerciales, pero estamos dispuestos a lo que haga falta. Confiamos también en la ayuda oficial.

(Pasa a la pág. 28)

Construyen una goleta

(Viene de la pág. 27)

Creemos que hemos demostrado estar haciendo las cosas bien, con seriedad, con profesionalidad. Los expertos que nos han visitado han comentado que todo el trabajo realizado es correcto.

—¿Qué es lo más urgente?

—Meter mano de obra para terminar de forrar el casco. Eso nosotros solos no lo podemos hacer.

—¿Qué gasto puede suponer esa fase de forrar, pintar y calafatear?

—Dos millones de pesetas. Pero también urge el motor y los equipos interiores de camarotes, ya que todo ello hay que instalarlo ahora, en esta fase de construcción.

—¿Tenéis miedo al fracaso?

—Estamos convencidos de que la goleta —aún sin nombre definitivo— saldrá adelante. Si conseguimos ayuda, botaremos la goleta al final del verano y navegaremos antes de final de año.

Cuentan que una vez arbolado el barco darán la vuelta a la Península para probarlo, probarse y probar a la tripulación que vaya a ser definitiva.

—¿Cuántas personas irán a bordo?

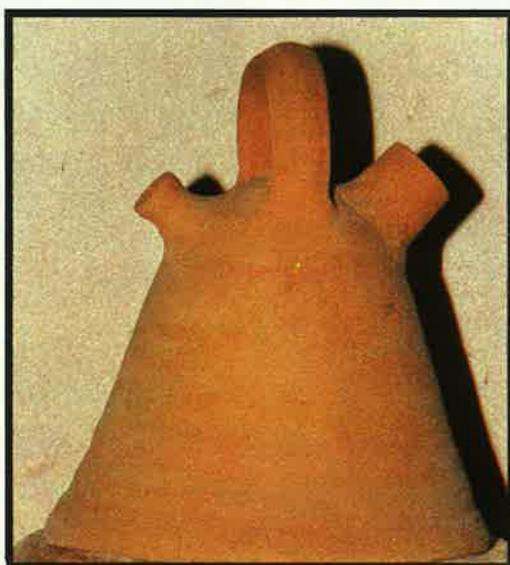
—De ocho a diez. Todas muy capacitadas, muy bien preparadas.

Llega Fernando, un ayudante espontáneo. Es de San Sebastián y se viene a Lequeitio para trabajar con ellos en fines de semana y vacaciones. Otro hombre ilusionado con la aventura. Quizá él sea uno de los tripulantes seleccionados. Para ello deberá demostrar sus aptitudes en las distintas singladuras que la goleta realice por todo el litoral peninsular.

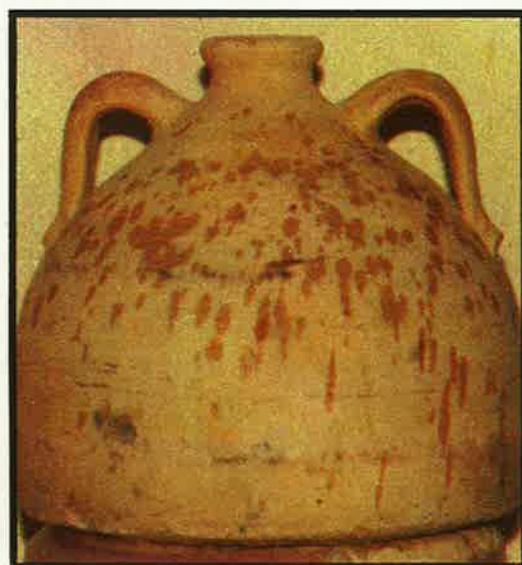
—Pero la meta final —insisten— es la de repetir el viaje de Magallanes y Elcano alrededor del mundo. Lo haremos íntegramente, pero añadiremos, además, la visita a otras zonas que aquellos navegantes dejaron de lado, pese a la proximidad en la que se encontraban. Tiene que ser un viaje completo, total, un justo homenaje a los descubridores españoles cuando nos acercamos a la gran fecha de 1992. ■



Rafael Antich y su colección.



Canter de campana o botija de barca.



Botilla de carreter.

Una colección mallorquina de cerámica marinera

Hay una cerámica popular, de uso exclusivo de marineros. Una muestra de ella se encuentra en la colección de cerámica popular que Rafael Antich posee en Algaida, muy cerca de Palma. Esta colección la componen unas 1.700 piezas de diferente procedencia y de variados usos y estilos, compradas al alfarero en su lugar de origen. Están fabricadas en Mallorca y Menorca. Al no existir bibliografía al respecto, se desconoce su origen y en qué época se comenzó a usar, aunque estas piezas, ya en desuso, deben ser antiquísimas, pues los artesanos más antiguos dicen que sus abuelos también las consideraban de origen desconocido.

Las piezas marineras de esta colección son muy similares. Son botijos de agua para llevar en las barcas de pesca. La llamada "Canter de Campana", o botija de barca, se fabrica en Ciudadela (Menorca) por el alfarero Gener. Otra "Botija de pescador" se hace en Artá (Mallorca), y una "Botilla de carreter", que se usaba indistintamente para barca o para carro. La característica fundamental es su base, ancha y plana, para que no vuelque

con el vaivén de las olas y aguante el mal tiempo.

Otra muestra de la cerámica popular mallorquina, y típica, son los "Siurells". Estatuitas de barro cocido pintadas de blanco, con trazos rojos y verdes. Se hacen por parejas, el payés y la payesa, y tienen un detalle en común: llevan un silbato. En Baleares existen infinidad de ánforas de la época romana y fenicia, de alta cotización. Los barcos de estos pueblos, en su comercio con la península y las islas, transportaban ánforas conteniendo líquidos y grano, pero unas veces por los temporales y la mayoría por los ataques de los piratas, eran hundidos cerca de nuestras costas; luego las barcas de pesca, en su arrastre diario, han ido recuperando todas estas piezas.

Rafael Antich no colecciona cerámica artística ni compra en tiendas. Viaja a los pueblos de España, visita al alfarero en su torno, quiere el trabajo hecho por el pueblo y para el pueblo. Colecciona piezas que un día sirvan para estudiar cómo era la vida del pueblo, y para eso la cerámica artística no le sirve. ■

Espectacular operación de carga en el puerto de Las Palmas

"DYVI SWAN"

Un semisumergible que revoluciona el transporte marítimo



Puede hundirse 7,5 metros en la mar para recibir la carga

ANGEL SANCHEZ
Fotos: JOSE MARTINEZ/ISAAC MAGHO

Por primera vez en la historia del puerto de las Las Palmas un barco semisumergible, el noruego "Dyvi Swan", ha realizado una operación de carga hundiéndose parcialmente en sus aguas. El objeto de la maniobra era cargar en el navío la gabarra ITM "Mariner", de 5.000 toneladas de peso, que llevaba a bordo una grúa capaz de levantar 200 toneladas mediante un brazo de 76 metros de largo.

**"DYVI
SWAN"**



(Viene de la pág. 29)

La ITM "Mariner" había arribado al Puerto de la Luz algunos días antes, procedente de Belfast (Inglaterra), remolcada por el barco "Invencible". En espera del "Dyvi Swan", que debe transportarlo a las Islas Malvinas, la gabarra permaneció amarrada en el dique "Reina Sofía", del puerto grancanario. Una vez que aquél llegó, se colocó perpendicularmente a la parte delantera de la ITM en las aguas más profundas de la dársena. A continuación, el "Dyvi Swan" comenzó a llenar los tanques para ir sumergiendo su casco en una lenta pero espectacular operación que duró seis horas.

Cuando la mayor parte del barco estuvo bajo el agua, quedando solamente visibles las proa y la popa, la gabarra fue transportada por los remolcadores "Tamarán", "Bandama", "Arucas" y "Órotava" al espacio libre que quedaba en la cubierta del semisumergible, ya que ésta se encontraba ocupada en dos tercios por otras dos unidades similares a la ITM, la "Flexiport II" y la "Flexiport III", embarcadas en Belfast con anterioridad.

Con la ayuda de los cuatro remolcadores, la "Mariner" ocupó su lugar, en diagonal junto a las dos anteriores, sobre el "Dyvi Swan", que posteriormente comenzaría a vaciar sus tanques de lastre para ir ascendiendo en las seis horas siguientes. Una vez que la carga estuvo a bordo y el barco flotando en su posición normal, la gabarra fue soldada a la cubierta para garantizar su seguridad y poder reanudar así el viaje a las Malvinas. Allí la gigantesca grúa está destinada a la construcción de nuevos diques.

UN HERCULES DEL MAR

El "Dyvi Swan", de 19.216 toneladas de registro bruto, puesto en servicio hace cuatro años, es propiedad de la compañía noruega Jan-Erik Dyvi, que posee además otra unidad gemela, el "Dyvi Tern", y otras cuatro de menor entidad pero con idéntica función. El semisumergible que ha realizado la espectacular operación de carga en el puerto de Las Palmas tiene 126,8 metros de eslora y 32,2 de manga. Siendo su calado de ocho metros, es capaz de hundirse siete y medio en el mar para recibir los materiales a transportar. En su cubierta, de 4.100 metros cuadrados, soporta grandes cargas que pueden llegar hasta las 25.000 toneladas, lo cual significa aguantar 620 toneladas por cada metro cuadrado. El "Dyvi Swan" va equipado con un motor de 23.200 caballos, con el que puede alcanzar una velocidad de 16,7 nudos.

Entre otros materiales, es capaz de transportar en cubierta plataformas petrolíferas de la Jan-Erik Dyvi, cuyas patas tienen una altura de 124 metros cuando van colocadas sobre la cubierta del barco. Estas características le convierten en un auténtico hércules del mar, capaz de realizar proezas impensables hace pocos años en el terreno de la marina mercante. El método utilizado por este tipo de barcos para recibir la carga es el más efectivo que existe hoy en día, debido a las enormes dimensiones y peso de los materiales que

Puerto de la Luz de las Palmas de Gran Canaria, resulta evidente. Para transportar las enormes plataformas hasta las Malvinas habrían sido necesarias tres remolcadores, lo cual encarecería, en buena medida, el viaje. Además, la seguridad es mayor si la carga va sobre el barco y no arrastrada por él. Cuando el transporte es realizado de esta última manera, si existe un oleaje fuerte, puede haber el peligro de que se produzcan accidentes como el ocurrido en Las Palmas el 27 de febrero de 1982. En aquella ocasión, las olas empujaron



El "Dyvi Swan" (fotografía de la izquierda, arriba) está preparado para recibir a la gabarra "Itm Mariner", que acerca cuatro potentes remolcadores y que será adosada a sus gemelas "Flexiport", las cuales permanecen en la cubierta del transporte. Proa y popa del buque emergen, mientras permanece sumergida la cubierta. En la imagen inferior, momento en que los remolcadores introducen a la "Mariner" en el buque semisumergible. En la imagen superior, a vista aérea, en el puerto de la Luz, con las tres gabarras a bordo.

debe transportar. Aunque la operación es lenta —el barco tarda seis horas en sumergirse hasta el nivel adecuado y otras tantas en emerger de nuevo, además del tiempo utilizado en colocar en posición correcta las piezas que debe levantar— está compensada por la seguridad que ofrece esta fórmula.

Por otra parte, su costo es inferior al que supone utilizar remolcadores que arrastren de un puerto a otro las gabarras. En un caso como el que "Dyvi Swan" ha protagonizado en el

al remolcador "Jaramac-49" y las gabarras "Intermac-49" y "Derrick Barye-11" contra la escollera del puerto haciendo que embarrancaran.

Esto es más difícil que pueda suceder con un barco como el "Dyvi Swan", cuyos potentes motores pueden hacerle vencer este tipo de dificultades. Con los semisumergibles ha comenzado ya el futuro del transporte marítimo comercial en el que cualquier objeto, por grande que sea, puede ser llevado de un sitio a otro con la máxima seguridad. ■

**"DYVI
SWAN"**

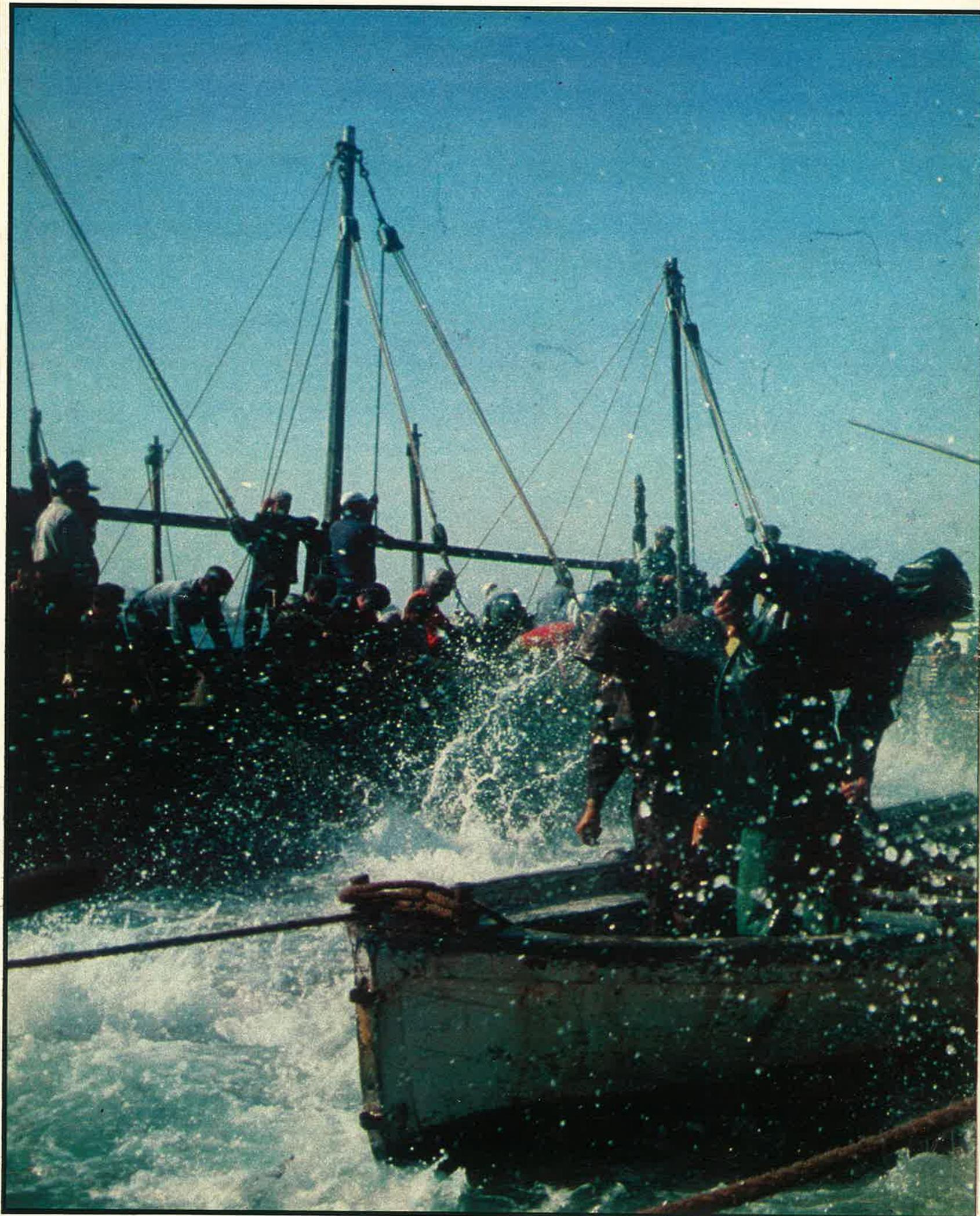


La "Itm Mariner" hace su entrada en el "Dyvi Swan", que se encuentra parcialmente sumergido.

La gabarra de la foto superior —"Itm Ma el revolucionario buque



“riner” —, atracada en el dique “Reina Sofía”, del puerto de Las Palmas, es parte de la carga que recibió el revolucionario semisumergible “Dyvi Swan”. Abajo, noruego, con las tres gabarras inglesas en cubierta, momentos antes de zarpar del puerto de la Luz, rumbo a las islas Malvinas.



Todas las almadrabas de Sicilia y Cerdeña han cerrado

La última "tonnara"

RENZO GILODI

Fotos: SILVIO FIORE

El cruento espectáculo... Un sacrificio que tiene en el epílogo sus momentos más dramáticos... La mar se tiñe de sangre... Todos cuantos se acercan a una almadraba por primera vez quedan impresionados por la dureza del trabajo y el aguafuerte de unas imágenes llenas, a la vez, de violencia y belleza. Hoja del Mar se ha acercado en diversas ocasiones a esta actividad, y el año último reprodujo imágenes de las importantes capturas de atún que hubo en el Estrecho. En otras zonas, sin embargo, parece que el atún se muestra más esquivo, y por ejemplo las factorías de Sicilia y Cerdeña, que fueron prósperas y están cargadas de tradición, han tenido que cerrar. El presente reportaje narra la última almadraba italiana —la última "tonnara"—; una pesca artesanal y primitiva que va a ser sustituida por sofisticados métodos.



QUIZA este año en Favignana se ha consumado la última matanza de atún. Todas las grandes factorías de atún de Sicilia y Cerdeña han cerrado. La pesca moderna ha hecho desaparecer las antiguas tradiciones, cambiando totalmente la estrategia de la pesca del atún: en vez de esperar que pase por un sitio determinado, ahora se va a buscarlo a mar abierto.

Radars y helicópteros descubren los bancos de atún, que quizá serán dirigidos con sofisticadas tecnologías a las zonas donde les esperan verdaderas "factorías flotantes", equipadas con enormes redes movidas hidráulicamente y con palangres larguísimos provistos de numerosos anzuelos que permiten grandes e indiscriminadas capturas. El pescado se congela inmediatamente en la misma embarcación.

Otros motivos de la considerable disminución que ha afectado a la cantidad de pesca en los litorales mediterráneos hay que buscarlos en el empobrecimiento de la fauna piscícola, en el cambio de las rutas instintivas del atún debido al excesivo ruido de las aguas marinas próximas a la costa, por la intensa luminosidad nocturna, o por los venenos que proceden de la contaminación. El atún, que se presenta en el Mediterráneo en primavera o verano, en la época de la fecundación y reproducción, además de ser muy rápido y voraz, ama las aguas templadas, tranquilas, de salinidad justa y fundamentalmente limpias.

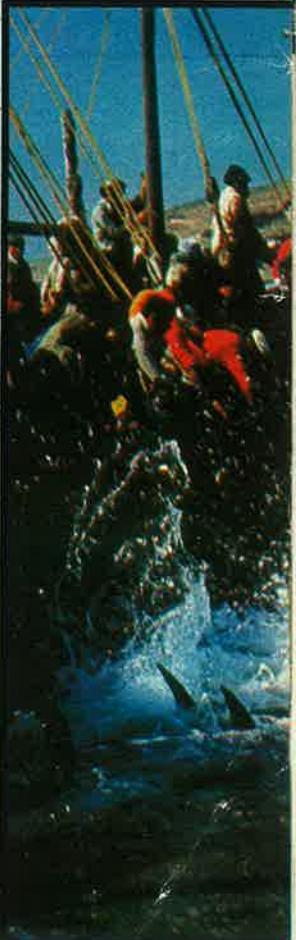
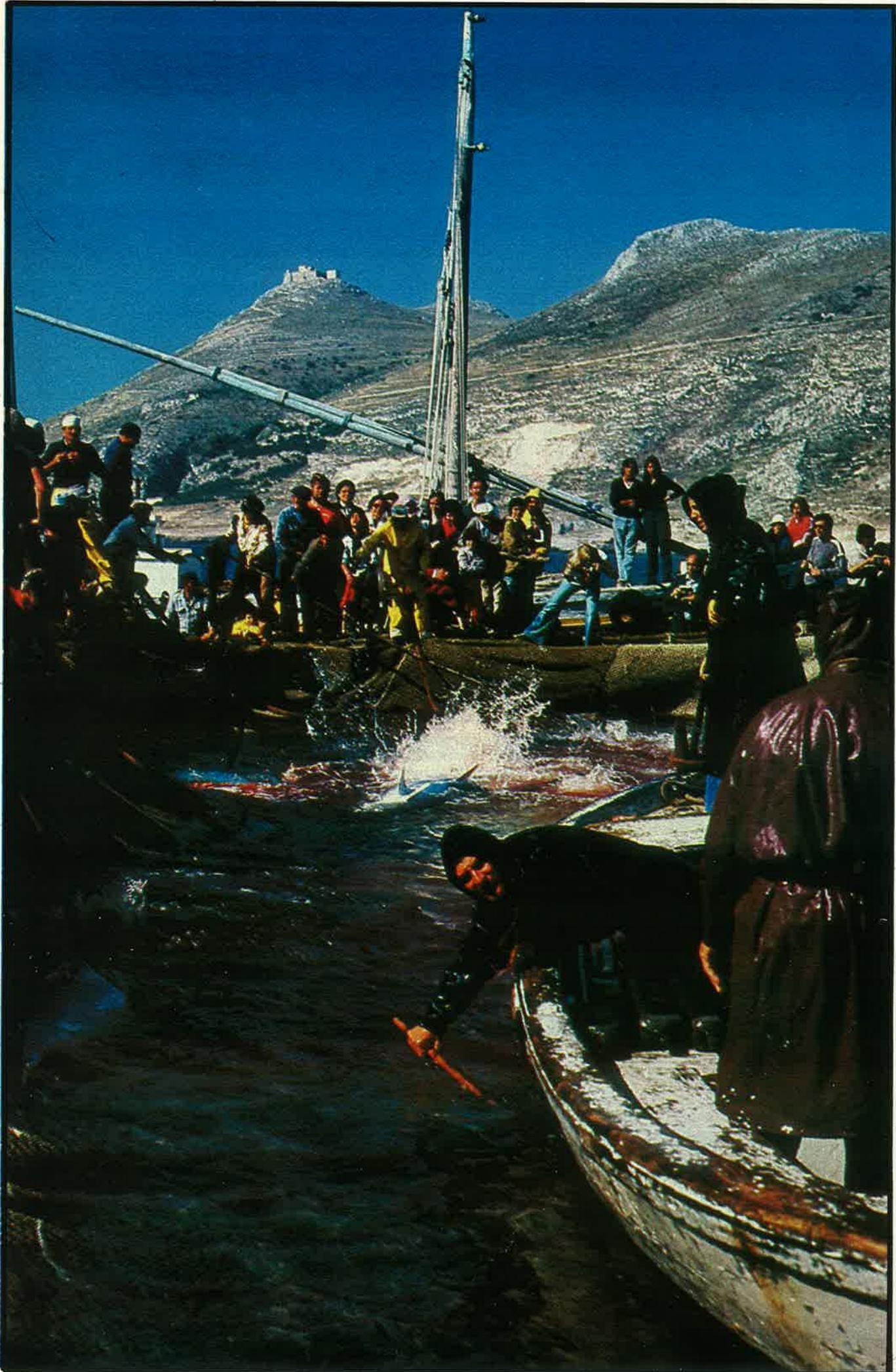
Favignana este año ha conseguido aún celebrar el rito que la ha hecho

famosa, colocando a los atuneros favignanenses en el Olimpo de los pescadores mediterráneos.

En la plácida villa de las islas Egadi, la matanza del atún evoca todavía las atávicas leyes de supervivencia y aspectos rituales con reglas y papeles codificados por los siglos. Ellos han caracterizado la historia de Favignana y de las otras islas Egadi, delineando cosas y personas según unas líneas sagradas y carismáticas. Algunos rasgos de misticismo que se advertían en todo el ciclo operativo de la ceremonia, hoy han desaparecido totalmente. En el pasado, los pescadores se retiraban en una especie de vida monástica, hecha solamente de oraciones y trabajo. El jefe indiscutido de los atuneros, el Rais, además de la destreza técnica, la capacidad intuitiva de saber por dónde venían vientos y corrientes y la firmeza en el mando del grupo —virtudes que eran totalmente irrenunciables—, tenía el carisma de autoridad absoluta, superior a las mismas autoridades civiles y religiosas, ya que estaba en posesión de un patrimonio ritual que estaba íntimamente atado al buen resultado de la matanza, y de la cual dependía la vida misma de todo el pueblo. El Rais era un auténtico sacerdote del mar.

Aunque se hayan ido esfumando los trazos que daban al acontecimiento un carácter trascendente a los mecanismos de la ceremonia, la matanza del atún continúa siendo un rito de gran belleza y sin mistificaciones.

Cuando comienza la primavera, se inicia la revisión de todas las redes que van a componer la almadraba, llamada "tonnara" por los pescadores sicilianos. Es un sistema muy



LA ÚLTIMA "TONNARA"

(Viene de la pág. anterior.)

original de redes, que configuran siete recintos colocados sucesivamente. Los atunes que se introduzcan en las redes serán guiados, abriendo y cerrando las divisiones de las redes, hasta la llamada "cámara de la muerte", la única que dispone de un fondo móvil. Dos largas barreras transversales de redes, de las cuales una está fijada en el mar abierto y la otra en la costa, convergen hacia la almadraba y sirven para desviar y hacer entrar a los peces en la trampa fatal. En el organigrama de los participantes en el rito, y para favorecer esta canalización del pescado hacia las redes, desde hace algunos años se ha incorporado un submarinista, elemento nuevo y moderno en la escena tradicional de la matanza.

En cambio, las embarcaciones usadas para la pesca han permanecido totalmente invariables. Se trata de los "vascelli", los clásicos barcos negros de fondo plano y completamente llenos de alquitrán; los "sciabiche", de tamaño medio, que cierran los lados de la "cámara de la muerte", de forma cuadrangular; y las pequeñas "mosciare", barcas utilizadas en las maniobras de abrir y cerrar las redes divisorias.

Cuando el Rais, después de días y noches de silenciosas y expertas observaciones del mar, dará la orden de zarpar para la matanza, la noticia se propagará rápidamente por la villa y la ansiosa espera dará paso a una euforia colectiva. Las barcas, en fila india, como una caravana de pioneros en una película del Oeste, se dirigen hacia la almadraba. Se reúnen junto al "faratico", la estancia a donde entran los atunes y donde se levanta una estatua llena de flores de San Pedro, protector de los pescadores, y una vez se ha conseguido un exacto orden entre las barcas, el Rais se descubre la cabeza y comienza las oraciones, repetidas por los pescadores y que terminan con la invocación conjunta: "Chi Diu lu facissi" (que Dios lo haga).

A partir de este momento comienza el cruento espectáculo, cruel pero necesario, folklórico pero sagrado. Un sacrificio que tiene en el epílogo sus momentos más tensos y dramáticos, más peligrosos para el hombre y más desesperados para el animal. Los pescadores, colgados casi fuera del "vascello", arponean los atunes grandes, mientras que los pequeños serán puestos de nuevo en libertad, y los van poniendo en el fondo de las barcas. El mar comienza a teñirse de rojo de sangre, y la cámara de la muerte se convierte en un apocalipsis de agua, sangre y saltos de los

aterrorizados animales. Naturalmente, las redes están fijadas sólidamente en las barcas, especialmente en los ángulos del cuadrado, llamados "orecchiette", orejuelas, que podrían constituir para los atunes la última posibilidad de salvación. En el centro del cuadrado de agua, llamado "castillo", está la barca del Rais y su ayudante, cubiertos por largos impermeables negros y amarillos, como inmóviles ministros de una ceremonia de color púrpura, solemne y bárbara.

¡ASSUMMA!

Cuando el Rais lanza el grito de "¡Assumma!", comienza el sacrificio: las redes que constituyen el "castillo" y la red del fondo van siendo izadas entre los gritos generales de ánimo, en un clima donde la tensión va aumentando por momentos. La escena de la subida de las redes se acompaña con el canto rítmico llamado "cialome", cantado a

ma y salpicaduras muestra la medida del pánico creciente que atenaza a los peces.

Entre terribles golpes de cola, los atunes intentan esconderse o se estrellan contra los lados de las redes. Con su ritual impasibilidad, el Rais dirige la operación esperando el agotamiento de los peces: con su agonía va a comenzar el acto supremo, la matanza. Los pescadores del "vascello" comienzan a trabajar con el arpón. Después de arponeado, debe subirse el pescado a bordo y depositarlo en el fondo de la barca. Una acción peligrosa y pesada, especialmente si se tiene en cuenta que algunos atunes pueden pesar hasta 350 kilogramos. La fatiga de levantar los atunes no debe en ningún instante ofuscar la lucidez y la rapidez de reflejos, la máxima atención que permite evitar los peligrosos golpes de cola. Aquí, los gritos bajo el esfuerzo de levantar los pesados peces estallan en mil voces, mientras el mar se ha convertido totalmente de color rojo. Hasta el último atún, hasta el



El pequeño puerto de Favignana, en las islas Egadi (Sicilia).

coro por los pescadores y con la voz solista del "cialomatore". El Rais, el rey-sacerdote, que para llegar a su investidura ha pasado a través de una serie de iniciaciones, desde mozo a ayudante del Rais, va impartiendo las órdenes desde la barca central. Va guiando las operaciones mediante signos con los brazos y silbidos muy agudos. Lenta e inexorablemente, la red del fondo va subiendo hacia la superficie, mientras la orgía de espu-

último respiro, y la red del fondo volverá a las profundidades marinas.

Los atuneros, con la cabeza descubierta, elevan al cielo su oración de gracias: "E sempri sia luratu u nomu di Jesù!" (Que siempre sea alabado el nombre de Jesús). La paz y el silencio vuelven a la almadraba. Se vuelve a la costa en una procesión de barcas. La carga era en otros tiempos abundante, pero hoy se ha reducido a una miseria que ya no garantiza la rentabilidad, que no cubre los costos elevados que se derivan de la preparación de la matanza. La antigua y mítica matanza del atún, única fuente de vida para esta gente de mar, va abandonándose, y la almadraba, como la carcasa de un antiguo velero, permanece inoperante en el fondo de su puerto. ■

Obtenga un rendimiento superior todos los días... y además, mayor economía.

Si su oficina es la cámara del timonel de un barco comercial, los Diesels de Detroit pueden proporcionarle hasta 1800HP (1343 kW) para ayudarle a realizar el trabajo del día.

El bajo costo inicial y el funcionamiento económico de los Diesels de Detroit aseguran el máximo rendimiento de estos motores. Su tamaño compacto y peso liviano son de gran importancia cuando el espacio y carga adicionales pueden significar un beneficio extra. Y cuentan con la reacción rápida que ayuda a proporcionar un control excepcional en situaciones difíciles.

Es por eso que los hombres que viven del mar especifican Diesels Detroit para propulsión principal y potencia auxiliar en todos los tipos de barcos de trabajo. Arrastreros. Remolcadores. Barcos de Pasaje y Suministro. Han merecido su reputación en el mundo marino por su excelente resistencia, funcionamiento seguro, mantenimiento sencillo y larga vida.

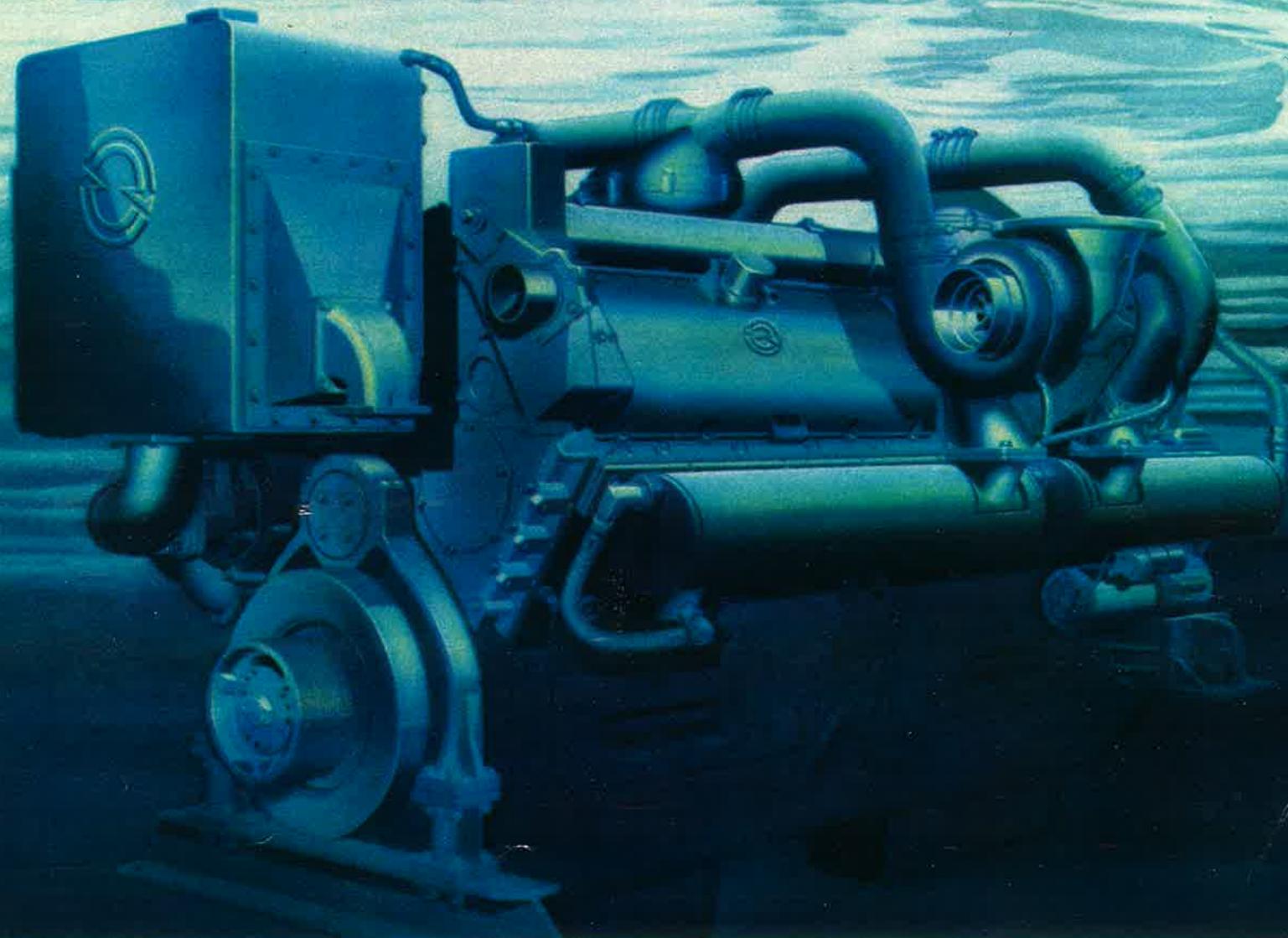
Los Diesels Detroit se pueden obtener como sistemas de propulsión completos, listos para la instalación con reductoras e inter-cambiadores en la mayoría de los modelos. Y como potencia auxiliar para elevar redes pesadas, impulsar bombas o proporcionar potencia eléctrica continua a bordo del barco.

Cuando su medio de vida depende de su barco, especifique Motores Marinos Diesel de Detroit Serie 53, 71, 92 ó 149. Vendidos y mantenidos por más de 5000 Distribuidores y Agentes en todo el mundo. Un excelente respaldo a su disposición dondequiera que lo necesite.

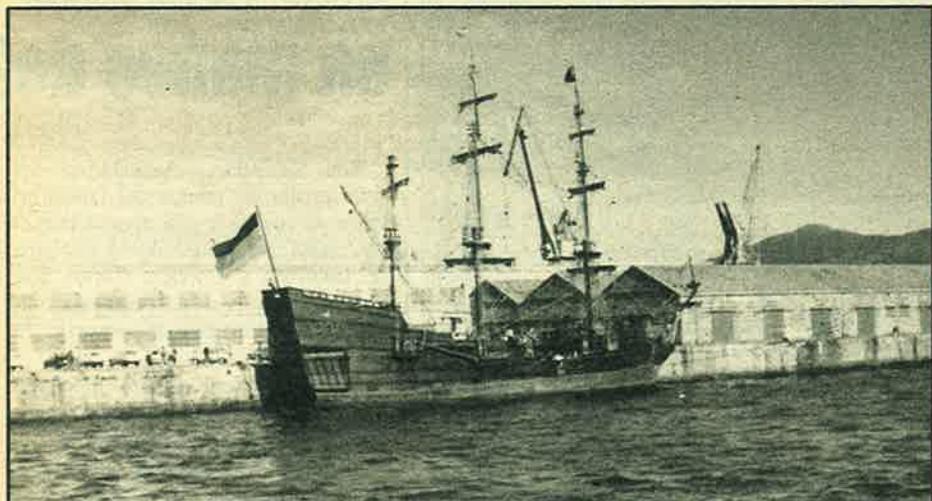


Detroit Diesel Allison

Para información adicional dirijase a: **Distribuidor regional: Miguel Ortega SA. Avenida de Burgos, 87. Madrid 34. Tel. 766 111. Telex: 22456 MOSA-E.** Oficina de Zona: Detroit Diesel Allison, General Motors France SA. 56-68, avenue Louis Roche, 92231-Gennevilliers, Francia. Tel.: 790 70 00. Oficinas en: Amberes, Biel Bienne, Helsinki, Lisboa, Oslo, París, Rotterdam, Ruesselheim, Estocolmo, Wellingborough, Atenas, Johannesburgo, Nairobi, Adelaide, Brisbane, Melbourne, Sydney, Yakarta, Manila, Singapur, Tokio, Bogotá, Buenos Aires, Coral Gables, México, Santiago y Sao Paulo.



Galeón pirata visita los puertos españoles



El "Everi", visitante del puerto de Vigo. A la derecha, el bar del galeón.

PACO DIAZ

El "Everi" recauda fondos para las Aldeas Infantiles SOS

PACO DIAZ, Vigo

Un curioso visitante arribó al puerto de Vigo, procedente de sus escalas de Santander y La Coruña. Se trata del "Everi", moderno galeón alemán botado en 1982 y que viene siendo una fiel reproducción de un galeón de 1680.

El "Everi" está dando la vuelta al mundo con el fin benéfico de recaudar fondos que irán destinados a las Aldeas Infantiles SOS de todo el mundo. Para este largo viaje piensa invertir nada menos que diez años, durante los cuales recalará en puertos de los cinco continentes con afán de sensibilizar a la gente y conseguir su aportación económica que destinará al fin perseguido. La forma más directa de colaboración es visitar el barco, para lo cual los adultos deben pagar 150 pesetas y los niños 100, con entrada gratuita a los niños menores de seis años.

Durante la escala en Vigo se ofreció una recepción en el mismo barco, a la que asistieron entre otras autoridades el concejal Carlos Príncipe, en representación del Ayuntamiento de Vigo; el delegado de la Consellería de Trabajo de la Xunta de Galicia, así como la encargada de la Sección Social de este organismo y el cónsul de Alemania en Vigo. También asistió al acto el presidente nacional de Aldeas Infantiles SOS, Juan Belda. Por otra parte, la práctica totalidad de la colonia de niños de Aldeas Infantiles de Redondela (Pontevedra) acudió asimismo a visitar el galeón.

Aldeas Infantiles SOS es una obra

social de carácter privado, fundada en Innst (Austria) el año 1949, tras la segunda guerra mundial, por Herman Gmeiner, hijo de campesinos nacido en 1919, que perdió a su madre cuando contaba pocos años de edad y que, más tarde, quedaría impresionado por el devastador estado en que quedó su país tras la guerra. Su obra social se extiende actualmente a 90 países de todo el mundo, a los que se destinan, libres de toda ayuda oficial, unos 100 millones de dólares anuales para las 200 aldeas y 180 instituciones con que cuenta. En España funcionan actualmente dos: una en San Felú de Codinas (Barcelona) y la otra en Redondela, estando en construcción en la actualidad una tercera en San Lorenzo del Escorial (Madrid). Estas aldeas están formadas generalmente por una docena de casas, en cada una de las cuales, una mujer soltera, separada o viuda, sin hijos, tiene a su cargo de seis a nueve niños de ambos sexos y distintas edades. Niños huérfanos o abandonados por sus padres normalmente.

UN ANTIGUO BARREMINAS

En cuanto a la historia del galeón, surgió de la idea de construir lo más exactamente la reproducción de un galeón del siglo XVII por parte del alemán Volker Köhne, arquitecto de cincuenta años y experto en la construcción con madera, al que se unió

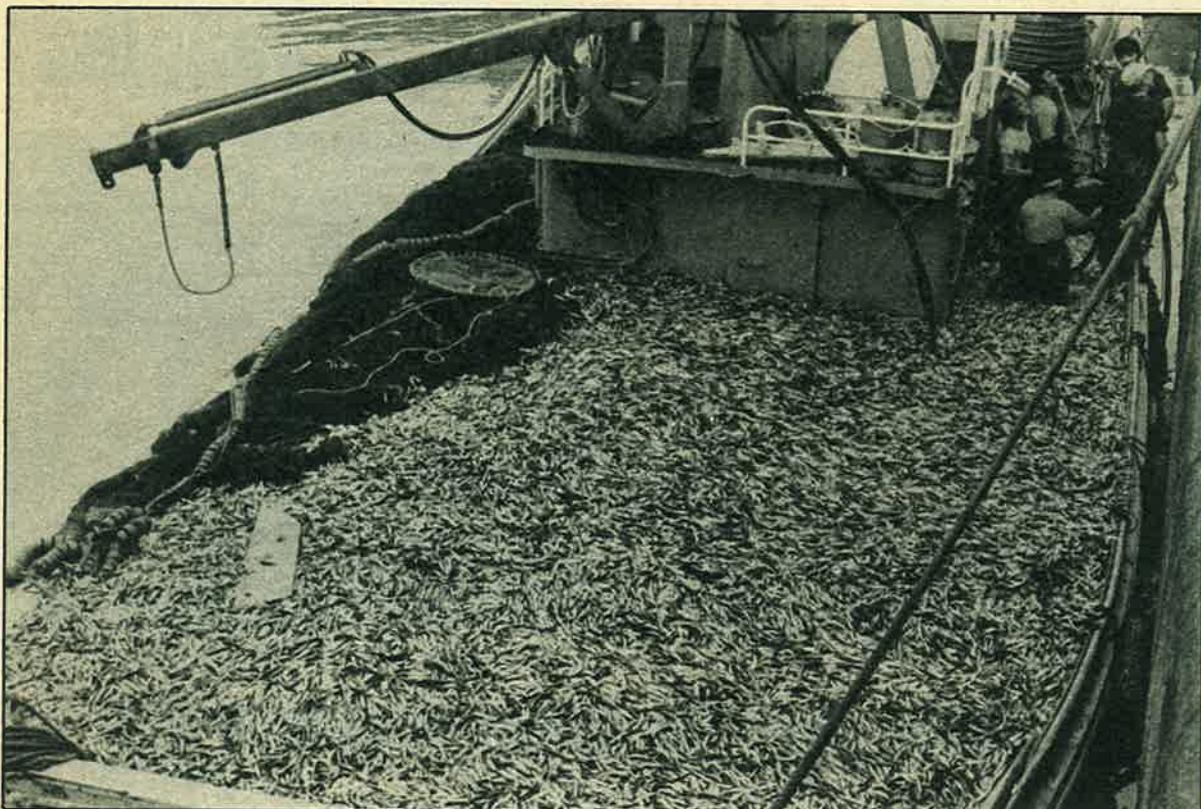
primero su compatriota Siegfried Tschoppe, de cincuenta y tres años y afamado hombre de negocios que había estado trabajando largo tiempo en las islas del Caribe, mar al que añoraba retornar, pero a bordo de un galeón —como lo habían hecho anteriormente los antiguos expedicionarios del Nuevo Mundo—, desechando los rápidos viajes en avión, a los que sus negocios tanto habían acostumbrado. A estos dos aventureros se unió al periodista Hans Georg Richter, de cincuenta y seis años, y en 1974 toman la decisión de construir un galeón.

En 1978, el "Everi", un antiguo barreminas inglés de la segunda guerra mundial, es localizado en el interior del fiordo noruego Lofotenfiord y adquirido por los tres alemanes. Durante octubre y noviembre de dicho año, el "Everi" es llevado por sus medios al puerto alemán de Wilhelmshaven y una vez en el verdadero comienza su reconstrucción, partiendo de retirar todo el metal viejo y dejar solamente el casco. Esta operación duró un año y en el otoño de 1979 comienza la construcción del castillo de proa, colocándose la primera vela en marzo de 1982. Para la construcción del barco se habían empleado 32.000 horas de trabajo, 130 metros cúbicos de madera de pino, encima y mahogany, y, como dato curioso, 60.000 tornillos.

Durante el verano de 1982 participa en la Semana Naval de Kiel, iniciando de esta forma su primera singladura. La reproducción del "Everi"

está hecha a escala 1:1 y su costo rondó los dos millones de marcos alemanos (unos 160 millones de pesetas), habiendo colaborado en su construcción la Alcaldía y el pueblo de Wilhelmshaven. Durante el presente año inició su andadura alrededor del mundo, tocando en los puertos españoles de Santander, La Coruña, Vigo, Huelva, Sevilla, Cádiz, Marbella, Málaga, Motril, Almería, Alicante, Mallorca, Ibiza, Valencia, Tarragona y Barcelona.

Sus características más importantes son las siguientes: 270 toneladas de desplazamiento; 45 metros de eslora por 7 de manga y 3,20 de calado. El palo de trinquete mide 28 metros; el mayor, 30, y el de mesana, 21. Cuenta con diez velas con una superficie total de 540 metros cuadrados, aunque cuando las condiciones lo requieren, se pone en funcionamiento su motor auxiliar de dos tiempos y tres cilindros que le dan una potencia de 340. CV. a 3.000 r. p. m. La velocidad conseguida por medios mecánicos es de 9 nudos, mientras que a vela alcanza los 4,5. Va equipado asimismo con un radar, dos compases magnéticos, dos aparatos de radiocomunicación y un bote salvavidas con capacidad para 12 personas. En su interior cuenta con catorce cabinas y dos salones espléndidamente ambientados, y sólo la presencia de los extintores de incendios, así como de la moderna placa de cocina con varios quemadores, nos hace recordar que estamos viviendo los últimos años del siglo XX. ■



MAGAZ

Xoubas a punta-pala.—El pesquero "Cantero Segundo" arribó al puerto de El Berbés, de Vigo, con un cargamento de treinta toneladas de xoubas, que fueron vendidas en lonja a 18 pesetas el kilo, para una fábrica de conservas. Tanto "xouba a punta-pala", como puede apreciarse en la fotografía, cedida por "Faro de Vigo", abarrotaba cubierta y bodegas del barco y fue la admiración en el muelle vigés.

Finisterre

Embarranca un mercante griego

Finisterre (La Coruña).—El mercante griego que navega bajo pabellón panameño "Good Lion", de 6.000 toneladas de desplazamiento, ha embarrancado esta madrugada en el lugar de La Playa de Talón, próxima a Finisterre. La tripulación y la mujer del capitán han sido salvados por los vecinos de Finisterre.

El siniestro se produjo, según declaraciones del capitán del mercante, Haitidis Kon-Nos, por una avería en la planta eléctrica, lo que motivó que el buque se quedara a la deriva en las proximidades de la costa y fuera arrastrado por el temporal hasta la costa, en donde embarrancó.

El "Good Lion", que se dirigía desde Irán a Alemania en lastre, entró de arribada hace dos días en el puerto de Finisterre y el lunes 19, por la tarde, levantó anclas, al parecer para continuar su ruta.

El accidente fue presenciado por unos vecinos de Finisterre que pasaban por las proximidades, quienes avisaron a las autoridades de Marina y Guardia Civil. Inmediatamente salió una embarcación de la Marina para intentar el salvamento, pero no pudo acercarse al mercante.

Los vecinos de Finisterre, ayuda-

dos por efectivos de la Guardia Civil y autoridades de Marina, improvisaron un "andarivel" desde tierra por el que comenzaron a sacar a los tripulantes del "Good Lion". ■

EFE

Isla de Ons

Primer biotopo marino español

Vigo.—El primer biotopo marino de España para el crecimiento y desarrollo de peces fue instalado a cinco millas al Oeste de la isla de Ons, en la ría de Pontevedra, hundiendo tres barcos de desguace.

El primer biotopo marino está compuesto por tres buques balleneros donados por Juan José Masso a la Xunta de Galicia. Son el "Carrumeiro", de 298 toneladas y 35 metros de eslora; el "Lodeiro", de 296 toneladas y 36 metros de eslora, y el "Ipsa II", de 454 toneladas y 47 metros de eslora.

El biotopo marino instalado en Ons se halla a 100 metros de profundidad y tiene una vida aproximada de doscientos cincuenta años, que es el tiempo de conservación de la chapa de los barcos, y producirá cerca de 1.000 toneladas de pescado al año.

El próximo biotopo marino se ins-

talará en el Mediterráneo, frente a la isla de Buda, donde se hundirán unos 300 vehículos este mismo año.

EFE

Marín

Piden faenar en la zona exclusiva de Portugal

Vigo.—Los armadores de Marín (Pontevedra) han manifestado su deseo de que a los nueve arrastreros a los que Portugal no permite pescar en su mar territorial se les concedan licencias para faenar en su zona económica exclusiva.

Los armadores han celebrado una sesión de trabajo con el secretario de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca (FEABP), Germán Álvarez Castellanos, en la que se recordó el contenido del acuerdo de 1982 entre Portugal y España.

Entonces se estableció la concesión por Portugal de 23 licencias de arrastre en la zona económica exclusiva y nueve en el mar territorial. Ante la falta de un convenio entre las dos naciones durante todo 1983, los armadores gallegos quieren que se gestione con todo interés y esfuerzo un régimen transitorio o prórroga del acuerdo de 1982. ■

EFE

Declaraciones del ministro

Euskalduna p en manos del G

San Sebastián.—Euskalduna podría quedar en manos del Gobierno vasco si éste hace una oferta razonable, según ha apuntado el ministro de Industria y Energía, Carlos Solchaga, en unas declaraciones publicadas en el periódico donostiarra "El Diario Vasco".

Si esto llega a ocurrir, Solchaga asegura que el Gobierno vasco "tendría que producir un proceso de lanzamiento y reconversión de Euskalduna, porque de otro modo no es posible que la situación en ese astillero se resuelva como consecuencia de la falta de pedidos, exceso de mano de obra y las demás dificultades que comparte con las demás instalaciones de construcción naval".

Afirma, no obstante, que la política a seguir en este terreno tiene que ser global, "porque la situación afecta a todos los astilleros en su raíz".

El ministro se muestra sorprendido por la reacción del PNV ante la reconversión industrial, después de que "el Gobierno vasco —dice— ha demostrado que había un grado muy grande de acuerdo con el Libro Blanco de la reconversión y ha hablado incluso de manera elogiosa del enfoque de la actual política industrial".

"Yo entiendo —precisa Solchaga— que trabajadores y empresas se pongan el parche antes de la herida y se movilicen para tratar de presionar a la Administración para que el plan sea menos riguroso; sin embargo, eso no está justificado desde el Gobierno vasco".

En opinión del ministro de Industria y Energía, "que el PNV se haya sumado a las recientes llamadas de movilización, acusando a la reconversión industrial como 'reconversión salvaje', es un problema que tendrá que explicar el PNV al Gobierno vasco, pero no está justificado por el conocimiento mutuo e intercambio de informaciones que existe entre la Consejería o la propia Presidencia del Gobierno vasco y mi Ministerio".

Respecto a las discrepancias manifestadas por UGT en torno a este tema, expresa su creencia de que "el enfrentamiento con UGT es, en parte, por consideraciones estratégicas, aparte de que es natural que UGT no pueda tener la misma filosofía exacta que el Gobierno de la nación".

Se muestra dispuesto a aceptar

Podría quedar gobierno vasco

“que con las centrales sindicales el Gobierno, aun siendo de izquierdas y progresista, vaya a tener una dialéctica de confrontación” y precisa que “si ésta va más allá de determinados límites y desgasta a un ministro, pues para eso están los ministros, para desgastarse y para sustituirlos cuando ya no sirven”.

“EL CIERRE SERIA UN ERROR”

El cierre de la factoría de Olaveaga de Astilleros Españoles sería un error gravísimo y una decisión carente de racionalidad empresarial, según el vicepresidente de la Cámara de Comercio de Bilbao, Patricio de la Sota.

Para De la Sota, que afirma tener un conocimiento incompleto del plan de reconversión del sector naval elaborado por el INI, el cierre de Euskalduna estaría motivado por “otro tipo de motivaciones menos claras”.

En una entrevista que publicó la “Hoja del Lunes” de Bilbao, el vicepresidente de la Cámara de Comercio de esta capital señala que “no sé si cerrar astilleros simplemente es el mejor método para situar al sector en disposición de afrontar el futuro”.

“Pero de lo que sí estoy convencido —añade— es de que, en caso de que haya que cerrar alguno, éste no tiene que ser el de Euskalduna”.

“De todas formas —continúa Patricio de la Sota—, el cierre de Euskalduna sería un error lamentable y un triste colofón a la política llevada a cabo durante estos últimos años por la dirección de AESA, que ha eliminado la capacidad de decisión empresarial y desplazado la producción de la fábrica de Olaveaga hacia otros astilleros del grupo”.

El vicepresidente de la Cámara de Comercio de Bilbao estima que la repercusión del cierre de Euskalduna, en puestos de trabajo, será de 12.000 empleos perdidos, de los cuales 3.000 serán de forma directa y los otros 9.000 por consecuencias indirectas.

Finalmente, se muestra partidario de la colaboración entre las Administraciones central y autonómica para elaborar un plan de viabilidad en la factoría de Olaveaga que tenga en cuenta “todo el abanico de alternativas existentes, incluyendo una eventual segregación de Euskalduna del conjunto de los Astilleros Españoles, S. A. ■

EFE



Polizones desde Durban.—Richard Rockson, de veinte años (izquierda), y Robert Wilson, de veintitrés, llegaron al puerto de Bilbao como polizones en un carguero procedente de Durban, y han solicitado de las autoridades españolas la carta de refugiados políticos. Los dos súbditos sudafricanos se escaparon de su país por problemas raciales —según han manifestado— y viajaron escondidos en la bodega del barco, del que dicen desconocer el nombre y la bandera bajo la cual navega.

Se potenciarán las relaciones económicas entre Noruega y el País Vasco

Vitoria.—Las relaciones económicas e industriales entre Noruega y el País Vasco serán objeto de una potenciación en los próximos meses, han manifestado el cónsul general del país escandinavo en Bilbao y el presidente de la Cámara de Comercio de Vizcaya, Antonio de Madañaga.

Esta afirmación fue hecha a la salida de la entrevista que mantuvo en Vitoria el presidente del Gobierno vasco, Carlos Garaikoetxea, con el embajador de Noruega en España, Bjorn Blakstad, a quien acompañaban el cónsul en Bilbao y el vicescónsul.

Bjorn Blakstad señaló que el motivo de su visita al “lehendakari” Garaikoetxea obedecía a un deseo de conocer a las autoridades vascas y de presentar a los nuevos responsables del Consulado en Bilbao.

El embajador noruego resaltó los tradicionales contactos comerciales entre su país y Euskadi, referidos sobre todo al terreno marítimo: “Tenemos muchos marineros españoles que trabajan en barcos noruegos y asimismo muchos de nuestros barcos descargan en puertos vascos”.

Por su parte, el nuevo cónsul general en Bilbao, Antonio de Madañaga, se refirió a las avanzadas tec-

nologías noruegas, “que pueden ayudar mucho al País Vasco en esta fase de reconversión industrial en la que nos encontramos y en la fase de relanzamiento de nuestra industria vasca”.

Después de visitar al presidente del Gobierno vasco, el embajador noruego y sus acompañantes se entrevistaron con el delegado del Gobierno en el País Vasco, Ramón Jáuregui, con el que también cambiaron impresiones sobre el estado de las relaciones comerciales entre Noruega y la Comunidad autónoma. ■

EFE

Portugalete

Campeona del concurso de pesca

Portugalete.—Por segunda vez en la historia del concurso de pesca que organiza en Portugalete la Sociedad Lora Barri, una mujer se alzó con el primer trofeo.

Rosa María Irigoyen se proclamó campeona con la captura de una lubina que superó el kilo de peso. Premio al mayor peso y a la mayor captura en una jornada que presentó gran dificultad para la pesca. ■

Vigo

Manifestación contra la reconversión naval

Vigo.—Unas 4.500 personas, en su mayoría trabajadores del sector naval de la ría de Vigo, se manifestaron en la mañana del miércoles por las calles viguesas en protesta por el Decreto-Ley de Reconversión industrial, que prevé la rescisión de contratos laborales.

Las empresas del sector, con una plantilla total superior a los 5.000 trabajadores, se paralizaron por huelga general convocada por los sindicatos CC. OO., UGT e Intersindical Galega.

La manifestación se organizó en el barrio del Calvario y recorrió unos cinco kilómetros, para concluir en la Puerta del Sol.

Al frente de la marcha se exhibía una pancarta que, bajo el título “Estos serían los primeros a reconvertir”, recogía las caricaturas del presidente y vicepresidente del Gobierno, de los ministros de Industria y de Trabajo y del presidente de la CEOE. ■

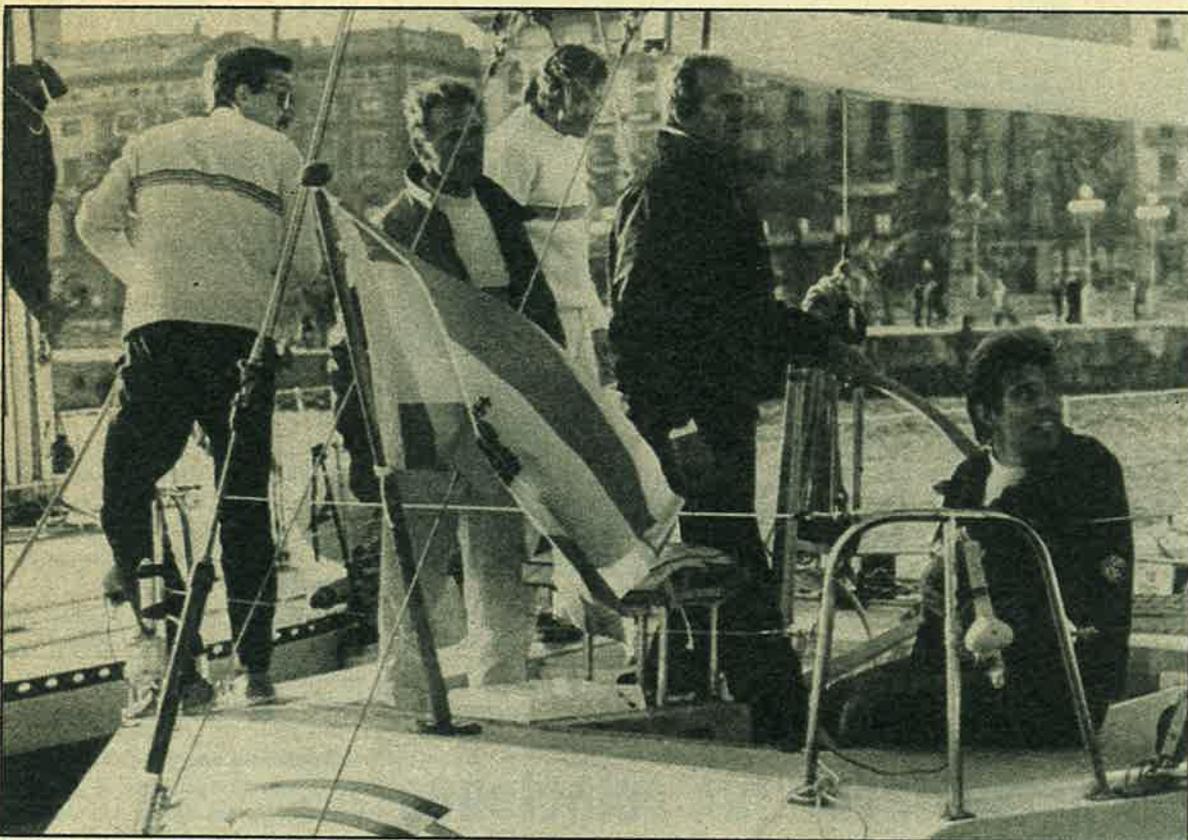
EFE

El SLMM se querellará por la venta del “Marquina”

Bilbao.—El Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) denunció, a través de un comunicado, la venta del buque “Marquina”, propiedad de la Naviera Vizcaina, a la compañía griega Crow Eagle Shipping, y señaló su intención de querrellarse contra la Dirección General de la Marina Mercante y la Dirección General de Exportaciones, según una información que publica el diario “Deia”.

Según el SLMM, la Delegación de Trabajo de Vizcaya y la Dirección General de Empleo requirieron la paralización del expediente para la obtención de la licencia de exportación hasta que la empresa demostrara la coherencia de la venta del buque a través de un expediente de crisis.

El “Marquina” es un buque tanque de 87.000 toneladas de carga y 260 metros de eslora, que fue puesto a disposición de Asesa, sociedad en la que participa el INI, con objeto de transportar crudo mejicano a la refinería de Tarragona, aunque no llegó a hacerlo. ■



El Rey, en la regata.—Su Majestad el Rey don Juan Carlos sube a bordo del "Bribón IV" para participar en la última prueba del Trofeo Festival Ior, celebrada a mediados de diciembre en aguas del puerto de Barcelona. La competición estaba organizada por el club náutico de la Ciudad Condal.

Valencia

Industrias piratas de manipulado de sepiá

Valencia.—La Dirección General de Comercio y Consumo de Valencia ha descubierto que en la provincia existen al menos siete empresas clandestinas de manipulación de sepiá. Los siete empresarios piratas actuaban sin las correspondientes licencias de registro de Sanidad, por lo que la manipulación que realizaban de estos alimentos dejaba mucho que desear. Las siete empresas estaban ubicadas en Massanassa, Anna, Manises y Valencia, y se les ha precintado la mercancía.

Estas empresas carecían del correspondiente permiso o licencia municipal de apertura y es por esto que los expedientes han sido tramitados a los correspondientes Ayuntamientos para que levanten acta de comparecencia y procedan a la correspondiente sanción.

Miguel Agramunt, director general de Comerç i Consum, ha manifestado que "las industrias detectadas corresponden casi al 100 por 100 de lo que esta actividad significa en las tres provincias del País Valenciano". ■

Tarragona

Reunión interprovincial de pensionistas de las Casas del Mar

L. M., San Carlos de la Rápita.—En la Casa del Mar de la Rápita, la dirección provincial del Instituto Social de la Marina ha organizado la II Reunión interprovincial de Pensionistas de las Casas del Mar con motivo de la fiesta de Navidad, a la que han asistido pescadores jubilados y familiares de las matrículas de Tarragona, Cambrils, Ametlla de Mar, Ampolla y Casas de Alcanar, con los de esta ciudad y sus juntas directivas, en número de unos quinientos.

Presidieron los actos, con el director provincial del ISM, Luis Vega, el ayudante militar de Marina, Carlos Breijo; alcalde, José Pedro Geira; presidente de la Cofradía de Pescadores, Vicente Balagué; interventor del Instituto Nacional de la Seguridad Social, Narciso Martín, directores locales del ISM y juntas directivas.

Los autocares se concentraron en la Casa del Mar, donde los excursionistas fueron recibidos por las autoridades, cuidando la asistente social de los detalles de la visita realiza-

da a las instalaciones y a la ciudad.

A primeras horas de la tarde se celebró una comida de hermandad al final de la cual hubo destacadas intervenciones de aficionados, cantautores, humoristas, folklore, junto con muchos sorteos de premios y obsequios, que alegraron a los reunidos durante horas, hasta anochecido.

CLUB DE PENSIONISTAS

Tuvimos oportunidad de conversar con María del Mar Lechuga, asistente social del Instituto Social de la Marina en Tarragona, que nos informó sobre la organización provincial de los clubs para atender las actividades de los pescadores jubilados. Hay Club del Pensionista en Cambrils, Ametlla de Mar, San Carlos de la Rápita y las Casas de Alcanar. Los tres primeros alojados en las respectivas Casas del Mar. El último, en un local del Ayuntamiento, con trescientos asociados, la mitad de ellos, pescadores. En Deltebre hay un Club del Pensionista con residencia para ancianos, en el que están integrados los pocos pescado-

res jubilados de dicha localidad. Hay asociación de pensionistas en Calafell, y está en periodo de constitución el Club del Pensionista de Tarragona. La juventud de María del Mar imprime vitalidad y dinamismo a esta organización.

El presidente del Club del Pensionista de Cambrils, Francisco Ferrer Fortuny, nos comentó las actividades de su club, obsequios a los asociados con motivo de Navidad y Pascua, y las recientes excursiones efectuadas a Galicia, Zaragoza, Rosas, Delta del Ebro, etcétera.

ASAMBLEA

El Club del Pensionista de la Casa del Mar del ISM en San Carlos de la Rápita celebró su asamblea anual con asistencia de un centenar de asociados. Entre las actividades desarrolladas, del informe dado por la junta, destacaríamos las competiciones locales de billar, petanca, bolos, excursiones, servicio de biblioteca y prensa, televisión, exposiciones de artes y embarcaciones en miniatura, actos de homenaje a los más ancianos,

competiciones interprovinciales, etcétera.

Con motivo de Navidad y donadas por el ISM se han hecho obsequios de cestas a los socios enfermos. Los asociados cuentan con una bonificación del 25 por 100 en las consumiciones en el bar de la Casa del Mar. Los locales del club están abiertos diariamente a todos los pensionistas sea cual fuere la rama laboral de procedencia.

TORNEO DE BILLAR

Se ha desarrollado un torneo de billar entre los socios del Club del Pensionista de Cambrils y el Club de San Carlos de la Rápita, a dos vueltas, una en cada localidad. Las mutuas visitas han dado lugar a sendas excursiones de los jugadores, familias y consocios, dentro de una perfecta organización. Se hizo patente la superioridad del equipo de Cambrils, que superó al local al obtener 18 puntos, vencedor en nueve partidas, frente a 10 puntos, cinco partidas. La máxima tacada efectuada fue de quince carambolas.

El presidente del Club local, de pensionistas, Manuel Cera, y junta directiva, no han reparado en esfuerzos personales y dispendios para que la organización del torneo haya sido un éxito. ■

M.

Notas para una historia de la mar del Ebro

Los pósitos de pescadores/II

LUIS MILLAN

La frecuencia de la pérdida de vidas humanas a causa de los temporales y naufragios —cabe recordar los medios con los que se hacían a la mar los pescadores con la navegación a vela—, llevaba a los pósitos de pescadores a solicitarse mutua ayuda en forma de suscripciones o contribuciones espontáneas para aportar calor humano y aliviar en lo posible la situación económica de las familias afectadas. A comienzos de los años veinte fue tomando cuerpo la posibilidad de solicitar la creación de un “seguro por ahogamiento” (sic).

CONSIDERADA su necesidad en repetidas asambleas, en las que junto al balance de socorros del año por ahogados pesaba en el ánimo de los pescadores el drama familiar, se expuso a Alfredo Saralegui la petición formal del estudio de implantación de un seguro que mitigase tales desgracias.

Se recibieron unas bases a discutir. Tripulantes y armadores asociados manifestaron su posición. Hubo un permanente contacto con la Caja Central de Crédito Marítimo. Y en 1929 la Caja Central tenía ya organizado el “seguro por ahogamiento” (Real Decreto de 5 de abril de 1929) del que se dio conocimiento a los pósitos y en el que ya podrían integrarse. Dos años después les era expuesta a los pescadores la propuesta del reglamento tipo de las mutualidades de accidentes de mar y de trabajo, que dio lugar a un intercambio de consultas y a una pausa momentánea, en algunos casos, en espera del rumbo que tomara tan importante cuestión.

A finales de 1932 la autoridad de Marina comunicó a los pósitos que “no se despacharán embarcaciones para la pesca cuyo personal no esté asegurado de accidentes de mar y de trabajo en alguna mutua”. Y seguidamente el Ministerio de Trabajo y Previsión Social hizo patente la necesidad de que los pescadores se constituyesen en mutualidades, señalando como fecha tope el 14 de enero de 1933. Hubo un nuevo plazo de dos meses “a los armadores que tengan personal a la parte para constituirse en mutualidad de accidentes de mar y de trabajo”.

En este intervalo se celebró en Barcelona, el 12 de marzo de 1933, la Asamblea de la Federación de Pósitos Marítimos de Castellón a Portbou, a cuyas conclusiones se atuvieron los pescadores en este trozo, una vez conocido el reglamento de la Mutualidad.

UNA visita del inspector costero llevó a la definitiva constitución de las mutualidades locales, previa nueva reconsideración del reglamento y circulares. Esta constitución, en el caso de San Carlos de la Rápita, tuvo una cierta solemnidad: se convocó asamblea general extraordinaria (26 de marzo de 1933) con asistencia del subdelegado marítimo (ayudante militar de Marina) y una delegación de la Alcaldía para presenciar la votación de los vocales obreros. Hubo intervenciones aclaratorias del subdelegado marítimo y del maestro nacional del pósito.

En esta asamblea muchos armadores dieron públicamente de alta sus embarcaciones, altas que siguieron produciéndose en sesiones sucesivas, y se eligió la primera junta de la delegación local de la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo.

Después, en el tiempo, se ampliaron las prestaciones y, junto a las reglamentarias, se creó la obra graciable, la de los orfanatos y los colegios internados, todo lo cual dejaría honda huella en muchos hogares marineros, en un sentimiento de solidaridad entre todos los pescadores del litoral español, que quedaría también de manifiesto en las catástrofes ocurridas.

LA BARCA DEL POSITO DE LA RAPITA

Las finanzas de los pósitos de pescadores eran poco boyantes. En más de una ocasión hubo reducción de sueldos de los pocos empleados de la plantilla y dificultades para el pago de la gratificación al maestro y atenciones del material escolar y

libros de los alumnos. (Los hijos de los pescadores lo tenían todo gratuito en la escuela a través del pósito). Ante una propuesta de reducción de las asignaciones a los ancianos, los pescadores se comprometieron a las aportaciones complementarias precisas para evitarlo.

En 1930 el presidente del pósito propuso, decidida ya la cuestión, que por la asamblea se estudiara “si sería conveniente la construcción de dos barcas a motor por cuenta del pósito para dedicarse a la pesca del bou para que el pósito tome más incremento”.

Se recurrió, como siempre se venía haciendo, a Alfredo Saralegui y se facultó a la junta de gobierno y al maestro del pósito para llevar a buen fin las cuestiones precisas y las del crédito necesario. Hubo reticencias y negativas de los pescadores ante la consideración de la necesidad de una garantía personal, solidaria y mancomunada, de los asociados, para la concesión del crédito, “debido a lo que está sucediendo con la escasez de pesca por no ganarse para comer y pocas esperanzas de cumplir los pagos”.

La cooperativa de producción tomó después nuevo rumbo al ser modificado el plan: disponer de una sola embarcación a motor para la pesca al “bou”, con la sola garantía del local social y la de la propia embarcación. En 1935 se formaliza la póliza de préstamo. La administración del pósito, constituida en armador de un barco, inicia una nueva singladura hacia un futuro de mayor holgura.

Al estallar la guerra, la embarcación es sorprendida el 22 de diciembre de 1937 mientras corría “bou” por aguas de unas cuarenta brazas, por el crucero “Balears”, que con el “Canarias” navegaban por estas aguas. Vistos de lejos, los tripulantes los confundieron con los barcos del Comité de Control (Comité de No Intervención).

LES atracó el “Balears” con la orden de abandonar la embarcación y subir a bordo del crucero. La embarcación fue hundida de un cañonazo. Algunos tripulantes fueron izados a cubierta mediante un cabo al que se ataron. Ya a bordo los reunieron con tripulantes de otras embarcaciones sorprendidas como ellos y fueron llevados bajo una casamata con vigilancia. Llegados a Palma engrosaron el grupo de otros muchos pescadores apresados de las matriculas de Barcelona, Palamós, Pineda de Mar, Peñíscola, Alicante, etcétera.

El “bou” de la barca del pósito quedó en la mar y fue recuperado días después por el patrón de otra embarcación de la misma matrícula cuando iba calado.

Para los pescadores apresados y sus familiares comenzó un capítulo de incertidumbres. Para el pósito fue el final de un intento cooperativo, que no ha tenido repetición y que tampoco aquí ha contado con muchos adeptos.

A partir de los años cuarenta, y en la fase inicial de su reorganización, las finanzas de los pósitos tomaron rumbos de mayores disponibilidades con la administración directa de las lonjas, en lo que intervinieron activamente los inspectores costeros, permitiendo dedicar atención y medios para la infraestructura y mejora de la industria de la pesca y consolidar la importante obra social que ha potenciado el permanente espíritu de solidaridad. ■

NOTA.—El Pósito Pescador adquirió, de segunda mano, la embarcación “Paco Castellá”, folio 809 de la tercera lista de la matrícula de San Carlos de la Rápita. Llevaba un motor super Skandia de 60 CV., de las mayores potencias entonces en la pesca local. La tripulación habitual; diez hombres.

Las otras embarcaciones apresadas de la Rápita fueron: “Rosita”, de José Castellá, y “Francisca”, de Juan Segarra, por el “Balears”; “María Soledad”, de Agustín Comi, y Dolores Arlández”, de F.^a Ramón Arlández, por el “Canarias”. Fueron hundidas a cañonazos o quemadas. En la última no prendió el fuego. Quedó a la deriva y después remolcada a puerto (reféncias de tripulantes de las barcas afectadas).

San Carlos de la Rápita

Curso de capacitación de rederas en la Casa del Mar

L. M. (San Carlos de la Rápita).—Ha sido clausurado el segundo curso de capacitación para rederas organizado por el Instituto Social de la Marina en San Carlos de la Rápita, al que han asistido sobre quince alumnas de edades comprendidas entre los catorce y cuarenta años, procedentes todas ellas de familia pescadora. Dirigió el curso el maestro redero José Mateu.

Las clases se desarrollaron en las aulas de la Casa del Mar y en el curso predominaron las técnicas relativas a las artes de arrastre. Fueron estudiadas sus principales averías y forma eficiente de su remiendo para una pronta reutilización. Asimismo se realizaron prácticas con redes de trasmallo, muy utilizadas en esta zona. El material fue de cuenta de la organización del curso.

VISITA DEL COMANDANTE DE MARINA

El comandante militar de Marina de Tarragona, capitán de Navío Emilio Arévalo Pelluz, ha efectuado su primera visita oficial al distrito marítimo de San Carlos de la Rápita.

En la Ayudantía Militar de Marina fue cumplimentado por el ayudante militar de Marina, Carlos Breijo, con las primeras autoridades locales y los patronos mayores de las cofradías de pescadores de San Carlos de la Rápita y Casas de Alcanar y presidente de la Sociedad de Pescadores San Pedro de Tortosa-San Carlos de la Rápita.

El comandante visitó las instalaciones portuarias de San Carlos de la Rápita y la lonja, presenciando la entrada de las embarcaciones y la descarga y subasta de la pesca. Estuvo también en el lago Encañizada, departiendo con los pescadores. Visitó la Cofradía de Pescadores de las Casas de Alcanar, en donde fue cumplimentado por las primeras autoridades locales, con el patrón mayor, y visitó después el puerto de la localidad y el de la empresa Cementos del Mar, Sociedad Anónima. ■

“Consulta técnica” sobre el coral rojo Mediterráneo

Madrid.—El Consejo General de Pesca del Mediterráneo estudió los recursos y explotación del coral rojo en el Mediterráneo occidental en la sesión inaugural de la “Consulta Técnica” que sobre este producto se celebró en Palma de Mallorca.

Esta consulta técnica, cuya inauguración estuvo presidida por el secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, figura en el conjunto de reuniones de trabajo del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, organismo regional de FAO para el Mediterráneo. ■

EFE



Náufragos alemanes en Palma.— Siete náufragos alemanes fueron rescatados el 12 de diciembre en aguas de Cabrera. Realizaban un trayecto organizado por la asociación alemana Veleros para Rehabilitación Social, que llevaba a cabo una experiencia para jóvenes denominada "Hogar en alta mar". Raimund Delebe, Ralf Gennel, Peter Kunts, Michael Bollrath, Manuel Bohnk, Marc Haller e Isabelle Milkin, patrón del barco (varios de ellos, en la foto), permanecieron tres días a la deriva en dos balsas salvavidas, tras hundirse el yate 'Stern Von Rio', de bandera gibraltareña, en el que navegaban. La única víctima del naufragio fue el muchacho de diecisiete años Alesander Lanang. ■



Los conferenciantes, durante sus intervenciones en el coloquio sobre transporte de mercancías peligrosas.

Palma de Mallorca

Transporte de mercancías peligrosas a través del cabotaje

E. MORANCHO, Palma de Mallorca

Los problemas de la aplicación de la normativa sobre el transporte de mercancías peligrosas, en navegación de cabotaje, a través de los puertos, ha originado las conferencias que, bajo los auspicios de la Junta del Puerto de Palma de Mallorca, se han desarrollado en el salón de actos de la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina.

El objeto ha sido instruir a los armadores, consignatarios, transitarios, empresarios, estibadores y usuarios del puerto en general, acerca de las condiciones vigentes que se establecen para el transporte de dichas mercancías, en régimen de cabotaje, que, la mayoría de las veces, forma parte de una heterogénea unidad de carga.

Presidieron los actos el presidente de la Junta del Puerto, se-

ñor Lladó; director del puerto, Rafael Soler; comandante de Marina señor Más Fernández-Yáñez; conseller de Transportes, Francisco Font, y el director de Transportes, señor Puerto. Todos ellos, y en las palabras de presentación, instaron a los responsables del transporte de mercancías a respetar la normativa vigente, invitándoles a un coloquio constructivo, referente a los problemas que se les plantea para cumplirla.

La primera ponencia fue a cargo de Miguel Haçar, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, licenciado en Ciencias Físicas y ex jefe de la sección de Tecnología de la Dirección General de Puertos. Su intervención versó sobre las mercancías peligrosas y el repertorio de mercancías para aplicación de la tarifa G-3, clarificando e interpretando el contenido

de la Orden ministerial de 1975 que la rige y examinando las características de las mercancías que se relacionan, considerando el aspecto de la peligrosidad.

Hizo referencia a las mercancías peligrosas más frecuentes que se transportan entre la Península y Baleares, con mención a la conferencia de fletes Bal-Con, extendiéndose en el tema de las incompatibilidades y distancias mínimas entre mercancías peligrosas en contenedores y buques convencionales, ro-ro y portacontenedores; puntos circunscritos al código que lo regula, y a las experiencias obtenidas a través del tiempo.

En cuanto a reglamentos y disposiciones en vigor, señaló la todavía existente del Real Decreto de 27 de marzo de 1918, que aunque anticuado por no incluir pro-

ductos inexistentes entonces, es de calidad, y que se ha ido modificando y poniendo al día por medio de Decretos y convenios.

Antonio Flores, capitán de la Marina mercante y jefe de la división de Transporte del Cepreven, habló del transporte en cantidades limitadas y en régimen general de las prevenciones globales especiales para cantidades superiores y mercancías en general y las incompatibilidades de cargas conjuntas.

Ambos ponentes también exponen las consideraciones a tener en cuenta para realizar correctamente el transporte de mercancías peligrosas y las prevenciones a adoptar respecto al conocimiento de los productos, etiquetado e instrucciones sencillas para aplicar en caso de escape, fugas o derrames. ■

Presentación de la I Muestra Náutica Flotante de Baleares

E. M., Palma de Mallorca

El comité organizador de la I Muestra Náutica Flotante de Baleares presentó en la sala de conferencias de la Fundación Dragan lo que va a ser esta manifestación náutica, y cuyas fechas se han fijado para los días 17 al 25 de marzo próximo, lo que constituirá un medio importante para la industria regional y nacional, amparada en la privilegiada situación de las islas.

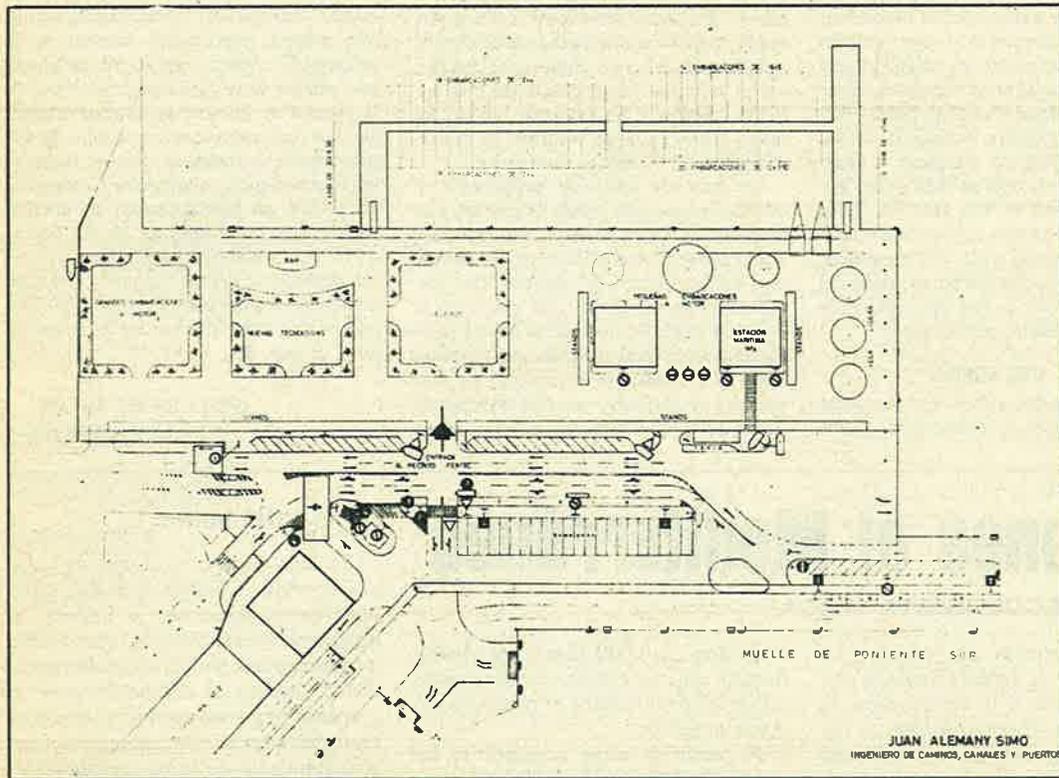
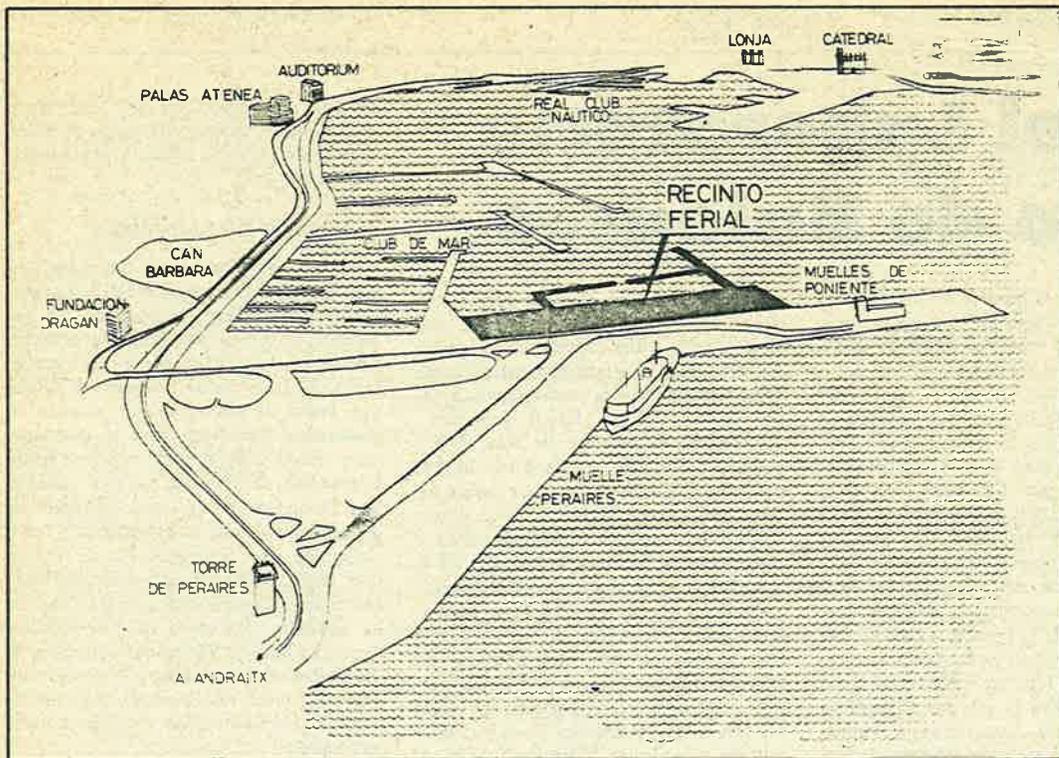
El conseller de Comercio e Industria del Gobierno autónomo y presidente del comité ejecutivo de Ifebal, Gaspar Oliver, manifestó que su primer objetivo es que las islas se conviertan en una auténtica potencia náutica, en sus aspectos turísticos, deportivos, industriales, técnicos y de infraestructura, del Mediterráneo.

Se pretende que esta feria náutica sea anual, aunque con posibilidad de cambiar las fechas en futuras ediciones, según las sugerencias y experiencias obtenidas. Existe un gran reto entre los países del Mediterráneo, con la realización de la comunicación de nuestro mar con el del Norte, a través del trasvase Rhin-Ródano, lo que hará que lleguen a nuestras costas embarcaciones procedentes de las islas Británicas, Escandinavia y el Benelux, que supondrá un gran desarrollo económico e industrial de las zonas que sepan aprovechar este mercado marítimo.

En esta muestra flotante estarán implicados todos los sectores de la industria náutica y será exhibida en el muelle Poniente Sur de Palma de Mallorca, junto al paseo Marítimo, Club de Mar, castillo de Bellver y catedral, como marco circundante.

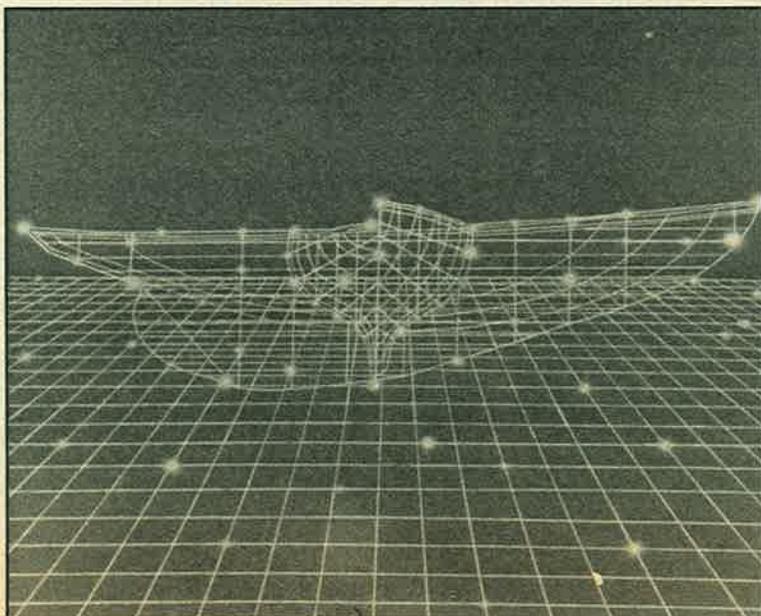
Tendrá una extensión total de 18.000 metros cuadrados. Dispondrá de dos zonas de "stands" de 1.650 metros cuadrados, con un área de expansión al aire libre de 4.615 metros, y una zona de espejo de agua, con calados que van de los siete a los doce metros, y con una distribución tal que se consiguen 374 metros lineales de atraque, y pretende disponer de puestos de amarre para setenta y cuatro embarcaciones, entre los diez y treinta metros de eslora. También se dispondrá de una serie de espacios y servicios, tanto para visitantes como para expositores.

Un atractivo de excepción, a diferencia con otros salones náuticos de Europa, es el de disponer de muelles para las embarcaciones y poder ser visitados y probados. Al mismo tiempo se harán manifestaciones y promociones deportivas y culturales, con la participación de diferentes organismos y federaciones.



Distribución del recinto que ocupará la muestra náutica.

Cartel anunciador de la muestra náutica flotante.



Los buques del Laboratorio Oceanográfico de Baleares

Durante los setenta y cinco años desde la creación del Laboratorio Oceanográfico de Baleares, ubicado en Palma de Mallorca, han estado a su servicio en diferentes épocas hasta un total de siete embarcaciones. Gracias a estas embarcaciones, muy diferentes entre sí, varias generaciones de investigadores del mar han podido ir aportando a nuestros bancos científicos importantes descubrimientos. Algunos de estos barcos siguen navegando en otras aguas, alejadas de las Baleares, aportando nuevos datos sobre los océanos, sus fenómenos y la vida que encierran, con el concurso de los últimos adelantos, especialmente de la óptica, la detección y la cibernética.

Al poco tiempo de inaugurarse de forma provisional el Laboratorio Oceanográfico isleño, ubicado en la zona de Porto Pi, en donde hoy tienen su base los dragaminas de la Armada, sus responsables ya sintieron la necesidad de contar con una embarcación para la investigación de las aguas de la bahía. Con ciertos equilibrios presupuestarios, y gracias a una búsqueda incansable, se pudo localizar un bello "llaud" mallorquín de diez metros de eslora, cuyo motor motriz era un mástil y un aparejo de vela latina. Se le dio el nombre de "Lazaze-Duthiers", comenzando a ser conocido, en pocos meses, por sus navegaciones alrededor del archipiélago balear. En sus singladuras, el velero llegó hasta el Norte de África, en tiempos en que aún había lucha en la zona del protectorado español en Marruecos. Fue en agosto de 1910 cuando finalizó el servicio que la embarcación

realizaba para el laboratorio palmesano, al quedar encallado en una playa mallorquina. Tras ser reparado y dotado de un motor, se quedó en Málaga.

La llegada del "Gavina I" vino a cubrir la ausencia del anterior "llaud". El recién llegado era un barco de similares características, pero con dos metros menos. Navegó por Baleares, realizando una serie de estudios importantes. Eran tiempos en que los científicos iban tan encombrados como si fuesen de convite.

Tras unos años de problemas y dificultades, el Oceanográfico de Baleares consigue que se le asigne el guardacostas "Xauen", que sirvió en la Armada como guardacostas. Fue en 1946 cuando la Marina de guerra lo entregó al Instituto de Oceanografía, cediéndolo a Palma, después de una serie de reformas y tras dotársele de material de investigación. Este barco, que navegó por el Mediterráneo en varias campañas, y que también estuvo en otros mares investigando con equipos de oceanógrafos españoles, algunos de ellos desaparecidos, había sido construido en astilleros británicos. El que fuera en un principio pesquero y luego guardacostas, terminó su vida como buque oceanográfico en los años 70. Tenía 50 metros de eslora y desplazaba 700 toneladas. Gracias a él, los científicos isleños levantaron las cartas de pesca del Mediterráneo, con lo que ello supuso de beneficio a nuestros pescadores.

EL "JAFUDA CRESQUES"

Con la venta del edificio que hasta los años 70 albergaba al Laboratorio Ocea-

nográfico en Palma, se pudo construir el nuevo edificio, que ahora cumple diez años de vida, y fue construido uno de los primeros barcos construidos expresamente en España para la investigación marina. Se trataba del "Jafuda Cresques", que llevaba el nombre de uno de los grandes cartógrafos de la Edad Media, que nació en Mallorca. Esta embarcación, que prestó servicios en Baleares hasta 1978, tiene 17 metros de eslora y cuenta con un laboratorio a bordo. En la actualidad presta sus servicios de investigación en la Manga del Mar Menor.

Para los románticos de las cosas del mar, el ver navegar aún a la lancha "Gavina II", aunque sea por aguas cercanas a Palma, es importante. Se trata de uno de los lanchones de salvamento que iba a bordo del "Méndez Núñez", el primer y único crucero antiaéreo que estuvo prestando servicio en nuestra Armada, y que fue desguazado a finales de los años 60. Tras su compra, el lanchón sufrió reformas, dotándose de una cubierta, cabina y un pequeño motor. Su labor actual es la de controlar la contaminación de las aguas portuarias.

Después de años de prohibición y ocultación, se pudo rendir homenaje a la memoria de Odón de Buen, fundador del Laboratorio Oceanográfico de Baleares y uno de los científicos marinos más importantes de su época, que murió en el exilio en 1945. Su nombre se colocó en el casco de una embarcación que perteneció a la Cofradía de Pescadores de Palma con el apelativo de "El Pescador". En la actualidad tiene su atraque en un

espigón del paseo Marítimo de Palma, realizando periódicas campañas de investigación, relativas a especies importantes de nuestro mar.

"CORNIDE DE SAAVEDRA"

Si bien el "Cornide de Saavedra" no está designado directamente al Laboratorio Oceanográfico de Baleares, en los últimos años está prestando importantes servicios a los investigadores marinos isleños. Se trata de un pesquero de altura con casco de hierro, estando dotado de materiales modernos para la investigación. En el codo a codo con sus veinte tripulantes, la mayoría marinos gallegos que navegaron a casi todos los mares en aquellos buques de la desaparecida Transatlántica, los investigadores de Palma han realizado varias campañas por mares lejanos, especialmente frente a la costa africana. Gracias a estas navegaciones, que han durado varias semanas, se ha podido estudiar una serie de especies marinas muy importantes, algunas de ellas, casi desconocidas y con gran valor proteínico.

Cada uno de estos barcos, que han estado navegando o afortunadamente aún prestan importantes servicios a la investigación marina desde las Baleares, han escrito su pequeña página dentro de la historia de nuestra oceanografía, ciencia que actualmente es vital para la supervivencia de nuestros mares y su equilibrio económico. Algo que ha comenzado a calar en muchas capas de nuestra sociedad, y especialmente en los pescadores, los máximos beneficiarios, que están dejando de llamar "sabios", con algo de sorna, a nuestros oceanógrafos, que con barcos modernos surcan en la actualidad el mar. ■

GUILLERMO SOLER,
Palma de Mallorca

Contra las agresiones al Mediterráneo

ASOCIACION ECOLOGISTA ITACA

La Asociación Ecologista Itaca se constituye en Valencia, abierta a todos los pueblos del Mediterráneo, para investigar, denunciar, entorpecer pacíficamente las agresiones que sufre nuestro mar. El Mediterráneo sólo salvará cuando los pueblos exijan a los Gobiernos la aplicación de las medidas necesarias y de forma conjunta ejecuten planes de regeneración y descontaminación de este mar. Nosotros no vamos a salvarlo. Nuestra modesta tarea va a ser informar y acercar a todos los ciudadanos toda la problemática de nuestro medio marino.

Nuestra posición es clara: somos ecologistas, somos parte integrante del movimiento ecologista. Nuestra perspectiva no es sólo la de mantener la belleza del mar y de la costa, defender el derecho de los pescadores a encontrar peces, reclamar el derecho al placer del baño no temerario. Nuestra perspectiva incluye esas y otras dimensiones de la defen-

sa del Mediterráneo en la lucha por la armonía de la especie humana con su medio frente a la devastación de la Naturaleza. Cuando lo que se llama producción es cada vez más una irracional destrucción y se confunde la felicidad con el consumo, debe de ser revisado todo el tinglado socio-económico, pues no es sólo un problema de más o mejores depuradoras.

En esta línea hemos realizado hasta el momento las siguientes acciones y actividades:

PEÑON DE IFACH

Ante el proyecto del Ayuntamiento de Calpe de urbanizar el peñón, Itaca participó y potenció las movilizaciones de oposición al proyecto que organizó la Red de Contactos Ecologistas del Pueblo Valenciano en el pasado mes de febrero. Se distribuyó información y se recogieron

del orden de 4.000 firmas, al mismo tiempo que se ejercía jurídicamente acción pública contra el proyecto del Ayuntamiento.

A partir de estas acciones se ha conseguido la paralización del proyecto y la toma de postura del Consell en el sentido de impedir la posible urbanización.

PLAYAS Y VERTIDOS

En el curso de las fiestas de fallas en la ciudad de Valencia, se quemó una falla simbólica de bolsas de basura recogidas en las playas, a las puertas del Ayuntamiento, para denunciar la contaminación de las playas y la indiferencia de las autoridades competentes en el tema. Iniciándose una campaña de acciones públicas, que culminaron en el verano con un informe presentado a las autoridades sobre las depuradoras y el litral valenciano.

ISLAS COLUMBRETES

Se lleva a cabo en el mes de junio el proyecto Columbretes 83, cuyo objetivo es denunciar e impedir el abandono y explotación que sufren nuestras islas, realizándose filmaciones y estudios de campo en vistas a preparar la participación en el patronato del movimiento ecologista para el seguimiento de la ley que considera a las islas Columbretes zona de parque marítimo terrestre.

Para el desarrollo de las actividades en el medio marino, Itaca cuenta con una embarcación de 11 metros de eslora, 4 metros de manga, capacidad para diez personas, autonomía de diez días, junto con dos embarcaciones de servicio.

Para el mantenimiento y utilización del barco, contamos con una comisión técnica compuesta por marinos mercantes de distintas titulaciones.

Actualmente, nuestros esfuerzos se centran en los siguientes temas: Campaña de educación ecológica en colegios e institutos; vertidos radiactivos; paralización y desmantelamiento de Cofrentes. ■

Puerto de Santa María

Naufraga el "Evaristo y Paquita"

Cádiz.—El pesquero "Evaristo y Paquita", con base en el Puerto de Santa María (Cádiz), naufragó el pasado miércoles 21 de diciembre en las proximidades del cabo Espartel, a 50 millas de la costa gaditana. Sus 11 tripulantes están a salvo.

Todo parece indicar, según informaron fuentes de la Cofradía de Pescadores del Puerto de Santa María, que las causas del hundimiento se deben a una vía de agua a bordo, provocada por el mal estado de la mar, ya que en la zona reinan vientos de unos 50 nudos (unos 90 kilómetros por hora).

La vía de agua se produjo en la madrugada y obligó al armador y patrón del barco, Rafael Mata Mesa, a solicitar ayuda a la emisora costera de Tarifa y a otras embarcaciones que navegaban en las proximidades del lugar del siniestro.

Como respuesta a esta petición de socorro acudieron al lugar del hundimiento el pesquero "Angelina Lloret", dos helicópteros de Gibraltar y uno de la base naval de Rota, este último de la Armada española.

A las nueve de la mañana, ante el inminente hundimiento del barco, sus once tripulantes abandonaron el pesquero en dos lanchas salvavidas que fueron localizadas minutos después por los tres helicópteros, que trasladaron a los tripulantes a la base de Rota. ■

EFE

Isla Cristina

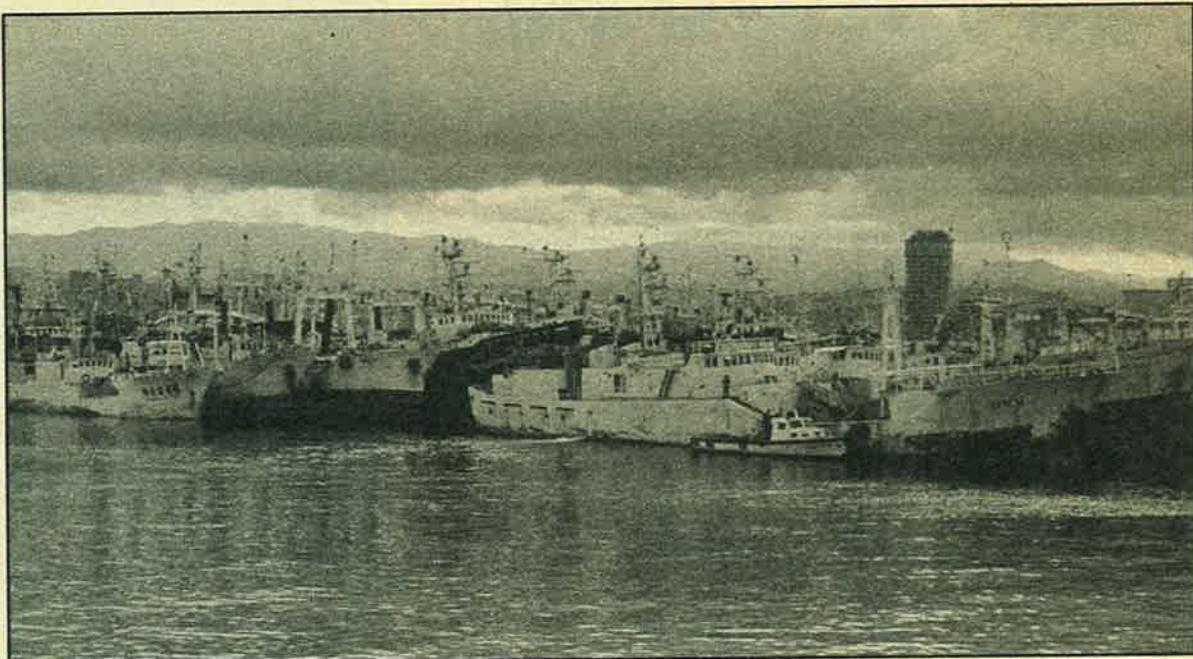
Encierro de pescadores y armadores

Isla Cristina (Huelva).—Unas 40 personas, entre armadores y marineros de Isla Cristina, se encerraron en el Ayuntamiento de esta localidad onubense para reclamar el pago de subvenciones y un acuerdo pesquero con Portugal.

La actitud de estos pescadores, dedicados a la modalidad del longueirón y cerco, fue tomada en una reunión con todo el sector, a causa de la falta de pago de subvenciones desde hace dos meses.

La flota dedicada a este tipo de faenas, un total de 39 barcos, está paralizada desde hace un año por la falta de acuerdo pesquero con Portugal, que en su momento originó la concesión de subvenciones para paliar el efecto de la interrupción de las capturas de moluscos. ■

EFE



La subida del barril y la apertura de Suez incidieron negativamente en su tráfico comercial

El puerto de La Luz, a diez años de la crisis del petróleo

ISACC MACHO/GERMAN GARCIA, Las Palmas. Fotos: MACHO/GARCIA

El puerto de La Luz y Las Palmas es, al Oeste de África, un punto neurálgico de primera magnitud en materia energética en el camino hacia Europa. Toynbee decía que la historia de las civilizaciones es una serie de desafíos y soluciones a la escasez de recursos. En este sentido, el puerto de La Luz y Las Palmas es un termómetro fiel y estratégico para diagnosticar cómo está la caldera política y económica del Oriente Medio, zona exportadora del oro negro por antonomasia.

Al estallar, el 6 de octubre de 1973, el conflicto árabe-israelí, latente desde 1967, la situación del Medio Oriente tomó, de nuevo, otras directrices en la llamada guerra del Yom Kippur, cuando los países árabes decidieron utilizar un arma jamás usada en conflagraciones anteriores: el petróleo.

Tan sólo once días después del comienzo de la guerra, el 17 de octubre, las naciones árabes integradas en la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), que, a su vez, formaban la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPAEP), iniciaba un descenso en su producción en un 5 por 100, en tanto Israel no devolviese los territorios ocupados en la guerra de los Seis Días. Arabia Saudí,

incluso, aumentaba la reducción al 10 por 100.

Paralelamente, los miembros de la OPAEP se negaban a suministrar el aprovisionamiento directo de petróleo a los países cuyos Gobiernos hubieran apoyado a Israel. En efecto, Japón y Europa Occidental, fundamentalmente, temblaron de pies a cabeza. Este "primer choque" —como lo llamaron los expertos— no fue sino el primer aviso de una escalada que también dura en nuestros días.

La crisis de 1973 demostró dos cosas: una, que los países árabes empezaban a entrar en juego en el concierto internacional, y dos, que la energía abundante y barata que venían suministrando anteriormente había terminado.

PARADA Y FONDA DE PETROLEROS

En los últimos diez años, a partir de finales de 1973, los petroleros que han pasado por el puerto de La Luz, y consecuentemente su volumen, han ido disminuyendo paulatinamente. Como punto inicial de referencia sirva anotar que durante 1971, de un total de algo más de 15 millones de toneladas de registro bruto que pasaron por puerto, apenas un millón correspondían a bandera española, y el resto, a países extranjeros. En los dos años siguientes, 1972 y 1973, se incrementan estas cantidades en tres y cinco millones más, respectivamente. Quiere ello decir que los países industrializados, por una

(Pasa a la pág. 48)

El puerto de La Luz, a diez años de la crisis

(Viene de la página anterior)

parte, y los derivados del petróleo, por otra, iban de la mano, en este bienio, en una decidida expansión económica. Sin embargo, el año de 1973 fue precisamente cuando los países árabes, principalmente Arabia Saudita y Kuwait (y otros países en menor medida, dada su menor reserva petrolífera), quintuplicaron los precios de los crudos con fines políticos frente a las naciones poderosas. El mundo occidental, inesperadamente, vio retumbar sus propios cimientos. La razón fundamental es que el petróleo, durante mucho tiempo, había sido el recurso más apreciable, e incluso insustituible. Era la base de la energía eléctrica, de la gasolina, del gas-oil, de los fertilizantes, de la industria del plástico y de muchos otros productos. Por eso, quizá, en 1974, comenzaría también para el puerto de La Luz y Las Palmas un alarmante descenso en el paso de crudos, camino del Viejo Continente.

De los casi 18 millones de toneladas durante este primer año de la crisis energética, todavía padecida hoy, se pasa en los siguientes a cerca de 14 millones, concretamente en 1975. En 1976 y 1977, el nivel baja a 13 millones, y de nuevo para 1978, el registro bruto baja a unos 10 millones de toneladas.

SUEZ ABRE SUS PUERTAS

Junto a la ya apuntada crisis provocada por la drástica subida del precio del barril, hay que contar con que, en 1975, el Canal de Suez, cerrado desde la guerra de los Seis Días, en 1967, se abre al tráfico de petroleros y, con ello, las largas rutas que bordeaban el cabo de Buena Esperanza, al Sur de África, veían con inusitado optimismo la salida a Europa, vía mar Mediterráneo.

Crece, en 1979, el tonelaje que toca el puerto de Las Palmas, elevándose el monto a casi 15 millones de toneladas. Pero descendiendo, otra vez, a poco más de 11.500.000 toneladas en el año 1980. En 1981 se registrará el

más bajo índice de registro bruto en la década analizada, quizá como premonición de años más nefastos. Durante 1982, el número de unidades buques-tanque se elevó a 556, correspondiendo 353 a naciones extranjeras y 203 a España. El registro bruto fue de 10.109.338 toneladas.

Hay que apuntar, por otro lado, que si bien los petroleros nacionales, con ser, en número, casi tantos (en ocasiones, más) que los del resto del mundo, su registro bruto apenas si es destacable. Valga como dato significativo el referido al año 1976, que con 379 unidades, únicamente registraban 1.225.866 toneladas, mientras que el resto del mundo, con 306 tanques, cargaba 11.579.905 toneladas. Ello prueba, pues, que nuestros petroleros, a pesar de ser España un país altamente deficitario en materia energética, no están a la altura del resto de naciones que, como la nuestra, importan crudos en grandes cantidades.

Por otra parte, las banderas que más frecuentemente visitan el puerto comercial de La Luz y Las Palmas son las de Rusia, Japón, Corea del Sur, Italia, Reino Unido, República Nacionalista de China, Noruega, Grecia, Panamá, Cuba y, en general, las banderas europeas y africanas, siendo los países de América, por su lejanía, los que menor incidencia tienen en el contexto de nuestra vida portuaria.

El futuro energético es incierto. En algo coinciden los expertos: las reservas conocidas de petróleo y con la tecnología actual, en pocos decenios, se agotarán. ¿El puerto de La Luz y Las Palmas, al cabo de diez o veinte años, será un nudo de comunicaciones tan importante como lo ha sido hasta la fecha? En estos momentos sería aventurado acertar con las soluciones. Todo depende de las fuentes alternativas de la energía. Sea como fuere, el puerto de La Luz y Las Palmas está llamado a cubrir todavía un hito más que importante en el mundo comercial marítimo de cualquier bandera. ■



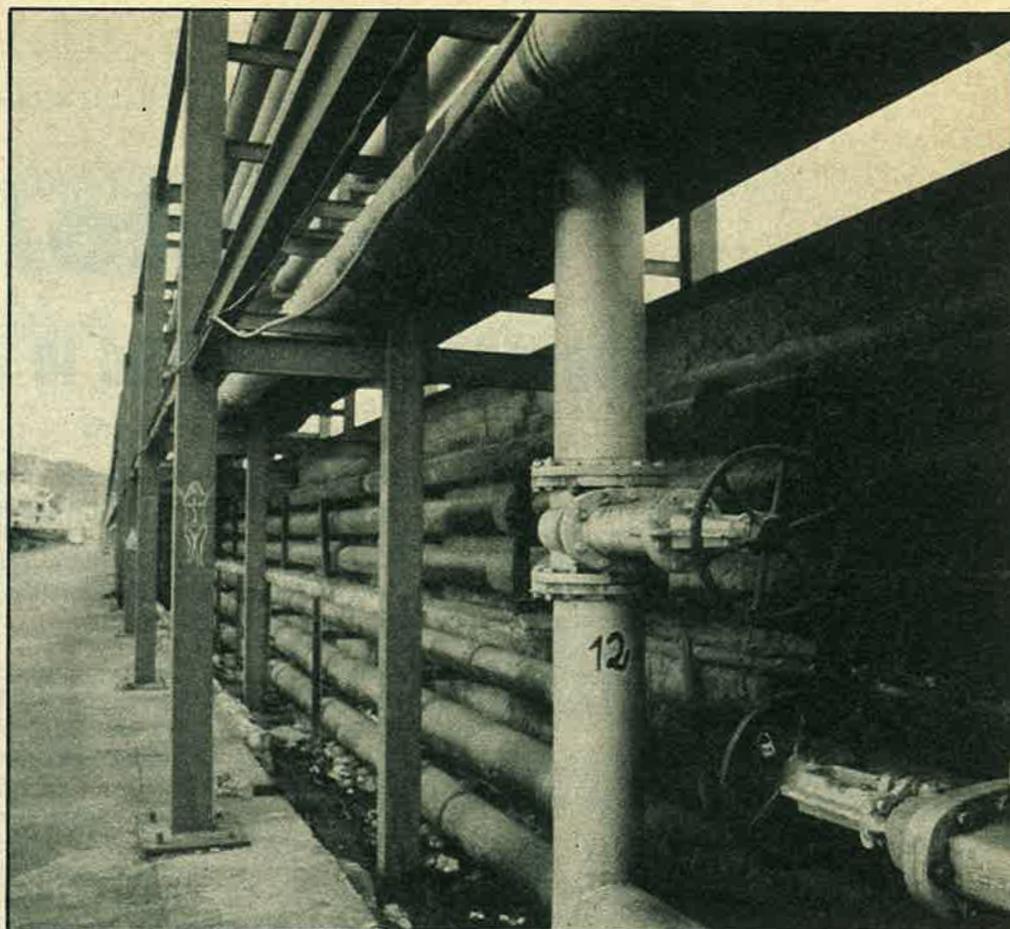
Superpetrolero fondeado en el dique



Motor para bombeo del combustible de la red general del puerto de La Luz, a los barcos



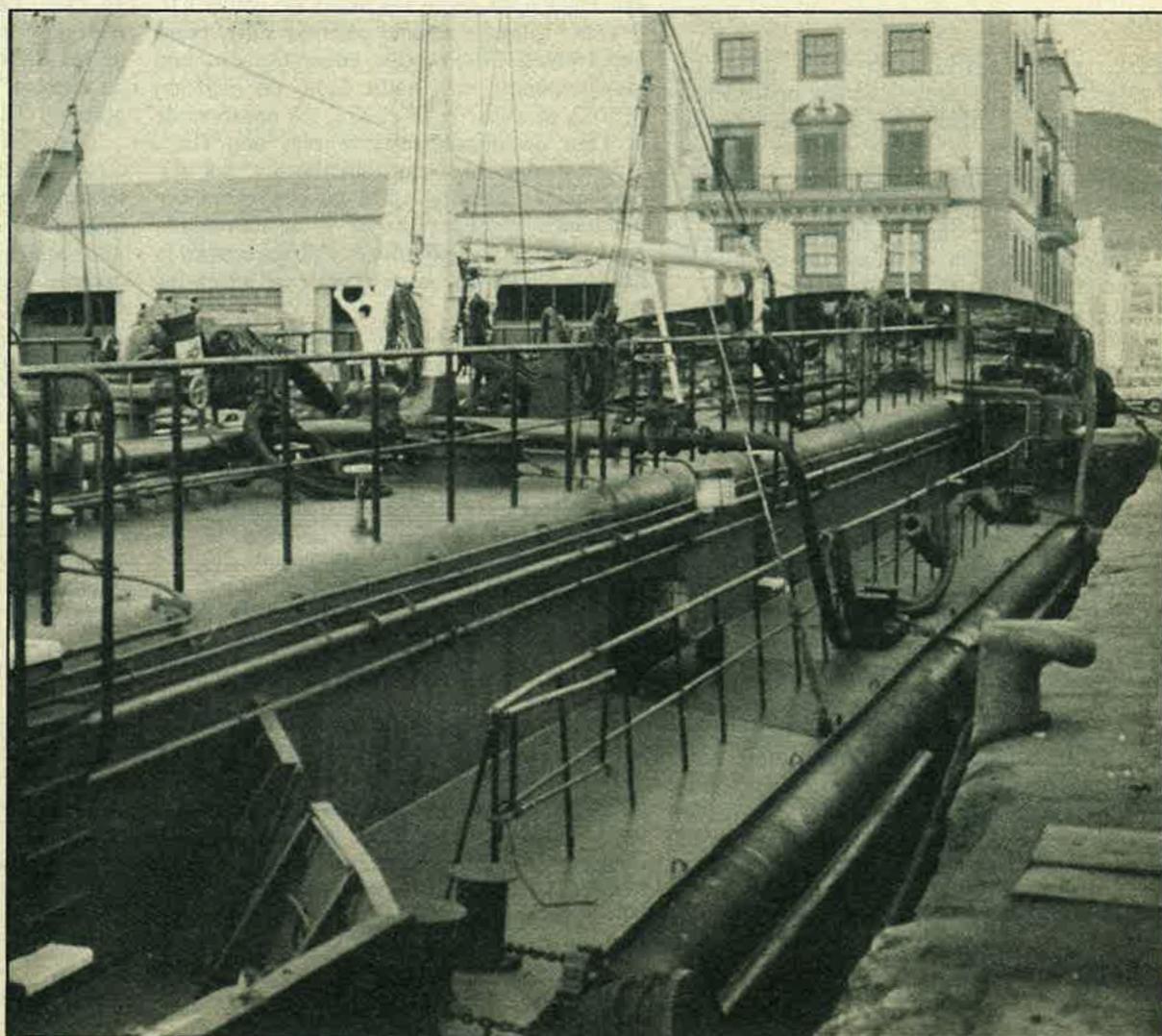
Reina Sofia.



Red general de combustible en el puerto de Las Palmas.



Barcos que atracan en el dique del Generalísimo.



Barco que suministra combustible a las naves fondeadas fuera del puerto.

Lepanto/X

"Me he alegrado tanto que no lo podré encarecer"

GODOFREDO GARABITO

"Me he alegrado tanto que no lo podré encarecer". Con esta expresión, tomada de una carta del Rey vallisoletano a su hermano don Juan de Austria, queda de manifiesto el júbilo que inundó el alma del prudente Felipe II. En efecto; tras varias horas de sangriento duelo todo ha acabado. Consumada la victoria, puede señalarse a modo de balance las siguientes cifras tomadas del libro "Lepanto", del almirante Carrero Blanco.

— Los cristianos perdieron quince galeras y hubieron de contar 15.434 bajas (7.650 muertos y 7.784 heridos).

— Los turcos perdieron por captura o destrucción 205 galeras. Entre muertos y apresados sus bajas ascendieron a 38.000 hombres.

— Se vieron libres de la esclavitud 12.000 cristianos que bogaban en las naves otomanas.

FUE, pues, un triunfo en toda regla. La alegría llenó los pechos de los cristianos a medida que la nueva fue conocida en las tierras europeas. El 21 de octubre llegó la feliz noticia a oídos de Pío V, que estableció se celebrara la fiesta del Rosario en la fecha de la batalla (aún dura en nuestros días esta celebración). Por fin, el último día del mes se enteraría del éxito el Rey Prudente.

Con la victoria, la cristiandad pudo recobrar la confianza en sí misma, al comprobar que el mítico poderío de la flota otomana no era inquebrantable; con Lepanto se abría el período que había de conocer la decadencia del vigor de la Sublime Puerta. Y en Lepanto un nombre se alza sobre los demás: el de don Juan de Austria, cuya grandeza consistió en "poseer los dotes de mando y las condiciones morales que inspiran la confianza, animan el valor y despiertan la intrepidez" (1), virtudes estas que los hombres de la Liga derrocharon ampliamente en tan histórico acontecimiento.

Pero la historia de la Liga no acababa con este primer triunfo, ni con la consiguiente entrada del caudillo cristiano en Mesina entre aclamaciones de la gente, cuyo delirante entusiasmo mostraba la alegría ante la derrota del enemigo. Aún podremos vivir nuevas hazañas de los coaligados hasta que su unión quede rota.

No sin manifiestas diferencias entre sus miembros, se decidió el plan de acción que se realizaría en 1572: la guerra contra el turco

en el levante mediterráneo. Para esta campaña hubo, entre otros, un cambio importante que se registró en los mandos venecianos: Veniero ya no siguió siendo la cabeza rectora de las fuerzas de la república adriática; su puesto lo ocupó Jacobo Foscarini.

EL 7 de julio partió la flota cristiana desde Mesina al mando de Marco Antonio Colonna. Días después se encontró en Corfú con el grueso de la armada veneciana. Al cabo de poco tiempo supieron los jefes de las escuadras que debían esperar a don Juan, el cual tenía que reincorporarse al mando supremo. Pese a ello, Colonna y los venecianos impusieron su criterio y continuaron su avance al encuentro del turco. El 7 de agosto se enfrentaron por fin los dos rivales, pero Uluch-Alí, que tenía a su cargo las naves de Selimm II, se retiró inmediatamente para no sufrir bajas importantes. Hubo otros encontronazos con los otomanos, mas nada digno de mención ocurrió en ellos. A la postre, los hombres de la Liga decidieron reunirse con don Juan.

Arregladas, bien que difícilmente, las discrepancias existentes entre los coaligados como lógica consecuencia de la insubordinada conducta del jefe pontificio y el veneciano, la flota se encaminó una vez más en busca del enemigo.

Tras las pertinentes deliberaciones, se abandonó la idea de atacar Modón, optándose por dirigir la ofensiva contra Navarino. Allí se produjo un desembarco de contingentes cristianos, pero su acción resultó infructuosa. Lo más destacado de aquellos días fue la captura de una galera turca a cargo de don Albaro de Bazán, marqués de Santa Cruz.

Una vez consumado el fracaso de Navarino, don Juan cedió ante el parecer de sus consejeros y renunció a su deseo de atacar Modón. Así pues, hubo que retornar a los puertos de origen, con lo que El Generalísimo regresó a Mesina.

No tardó en llegar la ocasión de celebrar las conversaciones oportunas entre los aliados para preparar la nueva campaña militar. Mas en seguida se conoció la noticia que asestó el golpe definitivo a la Liga: los intereses particulares se habían impuesto a los de la cristiandad; la Serenísima había firmado por separado la paz con el turco, el común enemigo. Los venecianos, con la ayuda de la corona francesa, mantuvieron conversaciones con la Sublime Puerta y estas relaciones se pusieron al fin en un acuerdo entre ambas potencias, firmado en Constantinopla el 7 de

marzo de 1573. El afán de mantener un privilegiado "status" comercial con el Mediterráneo oriental se impuso a cualquier noble ilusión que pudiera albergar el corazón de los venecianos.

CON todo, esta traición sirvió para que España se viera libre para poder actuar en el ámbito que más le interesaba: el Mediterráneo occidental, nido de piratas berberiscos.

Así, don Juan pudo dirigirse a Túnez, donde Muley Hassan, vasallo de España, había sido destronado por Hamida, favorable a los Osmanlis. Sin ningún problema, el hijo del César tomó la plaza y en ella encontró el león domesticado que, en adelante, acompañaría a sus representaciones iconográficas. La ocupación de la ciudad tuvo lugar el 11 de octubre de 1573. Pero fue una alegría poco duradera, pues los turcos, conociendo que la situación de los Países Bajos requería toda la atención de nuestro Rey, aprovecharon para tomar la goleta y Túnez en 1574.

Los intereses del Prudente y del Sultán en otros lugares distintos de los enclaves mediterráneos facilitaron el que ambos, sin duda fatigados por el esfuerzo bélico que les condujo a una serie de mutuos éxitos y fracasos, optaran por la paz. De este modo, el enviado de Felipe II a Constantinopla, el milanés Giovanni Margliani, firmó un acuerdo provisional el 7 de febrero de 1578. La tregua se renovó en 1580, 1581 y en otras ocasiones posteriores.

Aunque tras la batalla de Lepanto los cristianos no persiguieron al enemigo para aniquilar su flota y ésta, a la postre, pudo ser reconstruida, el poderío naval otomano ya no sería en adelante el monstruo terrorífico de antaño y, además, la inactividad de la armada de la Sublime Puerta, impuesta por las sucesivas treguas, acabó corroyendo la combatividad y eficacia de los hombres del Sultán.

De este modo puede darse por concluida la serie de épicas heroicidades que los marinos, militares y oficiales hispanos protagonizaron en el fecundo Mediterráneo. En el futuro, este mar seguirá siendo surcado por nuestros barcos, pero será el comercio, y no la guerra, el principal protagonista de esas travesías.

En lo sucesivo, el amante del riesgo y la aventura tendrá que trasladarse con la imaginación al otro lado del Atlántico, a América, si quiere conocer verdaderas hazañas épicas y hechos de armas donde la crueldad se da la mano con el valor. ■

(1) Fomeron: "Histoire de Philippe II".

Teoría del historiador Pérez de Tudela

Mujeres amerindias guiaron a Colón en el descubrimiento

El conocido tratadista sobre temas de la historia de España y de América Juan Pérez de Tudela ha sacado a luz un estudio —como volumen XI de la colección “Tierra nueva a cielo nuevo”, que él mismo dirige, destinada a la conmemoración del V centenario del Nuevo Mundo— que ya era esperado con interés desde que se avanzó en la prensa alguna noticia sobre su contenido.

El libro del académico español (lo es de número de la Real de la Historia), titulado “Mirabilis in altis: estudio crítico sobre el origen y significado del proyecto descubridor de Cristóbal Colón”, sostiene una tesis que puede decirse sensacional y llamada sin duda a tener una repercusión notable en el panorama intelectual de nuestros días, asomados ya activamente al recuerdo del viaje de las tres carabelas.

Conforme a la teoría de Pérez de Tudela, el navegante genovés tenía cierta noticia previa acerca de las tierras que fue a buscar, pero no por la confidencia de un “piloto anónimo” o de unos protonautas europeos que, arrastrados por la tempestad, cruzaron el océano (según la leyenda que nació a raíz del hallazgo de las Indias), sino en virtud de un hecho todavía más sorprendente: el encuentro en medio del Atlántico, a unas 350 leguas al Oeste de las islas Canarias, de un navio portugués, en que iría Cristóbal Colón, y de una canoa tripulada por mujeres amerindias que, procedentes de las islas Caribes, habían realizado, hasta llegar allí, un portentoso viaje de más de tres mil kilómetros.

No se trata, como pudiera pensarse, de que el catedrático español (de la Universidad Complutense de Madrid) haya encontrado algún texto o documento hasta hoy desconocido, sino de las conclusiones de un análisis emprendido hace bastantes años y llevado a cabo sobre las fuentes tradicionalmente manejadas por los especialistas.

Si bien, y como advierte el autor, ese análisis ha tratado de apurar al máximo el rigor deductivo y de proyectarlo además en particular sobre las numerosas notas —cerca de dos mil— que el inventor genovés escribió de su mano para apostillar las dos obras que dieron apoyo conceptual a sus imaginaciones, es decir, la

“Historia rerum” del Papa Pío II y los tratados del cardenal galo Pedro de Ailly; notas sobre las cuales, y a pesar de su trascendencia, no había profundizado la investigación de modo suficiente.

Es de señalar que su obra no ha estado determinada por el clásico problema llamado del “predescubrimiento”, sino por el propósito de hallar una explicación unitaria y coherente a las múltiples facetas del complejo edificio ideológico del descubridor (náuticas, hidrográficas, geográficas, cosmográficas, históricas, relativas al Paraíso Terrenal, profeciales y aún teológicas), y que a través de los dichos y hechos colombinos se ofrecen como un panorama lleno de cabos sueltos, oscuridades y misterios.

GRANDIOSA CONSTRUCCION

En síntesis, la teoría que por vía demostrativa propone Pérez de Tudela es la de que, tomando estribo en la información de alguna (o algunas) de las referidas amerindias, Colón levantó una grandiosa construcción ideal en la que aquellas mujeres, identificadas con las Amazonas que fabuló la antigüedad, eran las mensajeras del Asia pagana que, empujadas por el Espíritu Santo, habían avanzado por los mares en busca del Dios verdadero, hasta encontrar en el descubridor la persona que, sublimada en la figura de “Cristófenens” o Siervo del Señor anunciado en las profecías escriturarias, debería ser el portador de la salvación para las partes orientales de aquel continente, dominio de un “magnus Khan” o rey de reyes y asiento del Paraíso Terrenal. Pero no sin que, a su vez, toda esa genial lucubración requiriese del proyectista una geografía asiática y una cosmografía que sirvieran a sus ideas.

Dar cuenta sistemática y documentada de tal argumento es lo que orienta a este “Mirabilis in altis” como un itinerario que, discurriendo a través de los diversos semblantes del protagonista —el Colón postulante ante los Reyes Católicos, el siervo de la profecía, el nauta y viajero, el cosmógrafo, el comentarista de historia y geografía—, resuelve la enigmática figura del descubridor en una



integración armoniosa de significados.

Porque la clave particular de cada uno de ellos remite a un origen común: el encuentro del Nuevo y del Viejo Mundo, entendido no ya a ma-

nera de metáfora histórico-cultural, sino como el suceso real que aconteció hacia 1483; esto es, hace ahora precisamente medio milenio. ■

SERVICIOS ESPECIALES EFE

Radio Nacional retransmite en directo desde el fondo del mar

Santa Cruz de Tenerife.—Por primera vez en nuestro país, Radio Nacional de España (RNE), efectuó una retransmisión en directo desde el fondo del mar, frente a la costa tinerfeña.

Esta retransmisión fue ofrecida dentro del programa “Las mañanas de Radio-1”, dirigido y presentado por Silvia Arlett y Andrés Aberasturi, e incluida dentro de las actividades programadas con motivo de la Semana de la Radio en Canarias.

Para realizar el reportaje submarino se han utilizado unos micrófonos especiales, recubiertos de una sustancia que los hace impermeables al agua, que han sido colocados en la careta de buceo.

Estos micrófonos, utilizados en investigaciones marinas y en operaciones de salvamento, pertenecen a la Armada española y han sido traídos con este motivo desde el Centro de Buceo de Cartagena. Se espera que

dentro de unos meses los tenga la Armada en Canarias.

La inmersión fue realizada a 20 metros de profundidad, cerca de la punta de Antequera, próxima a esta capital, por Miguel Angel Martín Caro, locutor de Radio 3, en Madrid, y por el buzo de la Cruz Roja Juan José Mauriz.

En el barco se encontraban el capitán, Dionisio Hernández; el teniente de Navío Francisco Ruiz Díaz, del Centro de Buceo de la Armada en Cartagena; técnicos de RNE encabezados por Angel Zurita, la bióloga de la Universidad de La Laguna María Candelaria Gil Rodríguez y la presentadora del programa, Silvia Arlett.

La anterior experiencia radiofónica que se conoce del sonido del mar fue realizada hace ocho meses en Cartagena en el programa de RNE “Buenos días”, pero esa vez fue grabado. ■

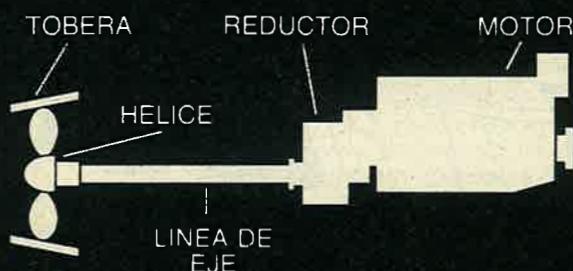
de 45 a 1000 cv

Reflexione

SOLO
BAUDOIN le OFRECE :

CONCEPCION
FABRICACION
GARANTIA
DE TODO EL CONJUNTO PROPULSOR

UNA RED DE POST-VENTA DE
VERDADEROS PROFESIONALES
QUE CUBRE TODA LA
GEOGRAFIA ESPAÑOLA



¿ PARA QUE ?

PARA INCREMENTAR LA VELOCIDAD
PARA ECONOMIZAR COMBUSTIBLE
PARA AUMENTAR LA TRACCIÓN

¿ PARA QUE ?

PARA ACONSEJARLE EFICAZMENTE
PARA UN ENTRETENIMIENTO MINUCIOSO
PARA INTERVENIR RAPIDAMENTE
PARA PONER AL DÍA SU MOTOR

¿ COMO ?

POR la CONCEPCIÓN :

- Motor : inyección directa, optimización de la sobrealimentación, etc...
- Reductor-inversor : gran relación de reducción (7,3/1 y 9/1), dispositivo de marcha lenta ;
- Helice de paso variable.
- Tobera.

POR la ADAPTACIÓN de elementos homogéneos para cada casco : motor, reductor, línea de ejes, helice, tobera.

POR el MONTAJE y el

ENTRETENIMIENTO de los elementos : normas precisas de montaje (accesibilidad, ventilación, diámetro del escape, juego de la línea de ejes) verificación por ensayos sistemáticos, seguimiento a través de la Red.

¿ COMO ?

POR su COMPETENCIA TÉCNICA :

Regularmente formados en Marsella, periódicamente informados por el Centro Móvil de Formación, cotidianamente en contacto con los Inspectores Técnicos de los Distribuidores y los Agentes que conocen su conjunto de propulsión como la palma de su mano.

POR su DISPONIBILIDAD : disponibilidad de los hombres, disponibilidad de las piezas de repuesto en sus talleres, garantizándole la disponibilidad de su barco.

POR su OMNIPRESENCIA : allí donde esté, siempre habrá cerca de usted un servicio BAUDOIN dispuesto a intervenir.

POR la UTILIZACIÓN de REPUESTOS

ORIGINALES : que incorporan a su motor todas las modificaciones, todas las mejoras, que constantemente estudia nuestro Departamento de Investigación, mejoras adaptables a todo motor BAUDOIN para que usted tenga su motor al día, como si saliese hoy de nuestra fábrica de Marsella, para que le duren más sus repuestos.

MOTEURS BAUDOIN
165, Bd de Pont-de-Vivaux
13010 MARSEILLE - FRANCE
Tél. (91) 79.90.91 - Télex : MOBOD A 410.944 F

BAUDOIN ESPAÑOLA :
Paseo de la Habana 17 Quinto A - MADRID 16
Tel. 411.50.66 - 411.51.17
Telex : 46062 DNP



Europa Publicité Monaco

RED BAUDOUIN EN ESPAÑA

● CATALUNA - CASTELLON - VALENCIA Y BALEARES

VINAROZ LEHIMO S.A. Tel : (964) 45.26.51
Plaza 1º de Mayo 20 45.05.87
Tlx : 65539 LEHI E

MATARO LEHIMO S.A. Tel : (93) 798.02.08
Av. J. Recorder 85-87 Tlx : 57426 MUNC E

— PROVINCIAS DE GERONA Y BARCELONA

BARCELONA -3- Talleres Mecánicos Tel : (93) 319.78.92
RAMON GIRALT MIRACLE
Paseo Nacional, 1

— PUERTO DE BARCELONA Y DE VILANOVA I LA GELTRÚ

BARCELONA -3- (Conjuntamente con Talleres Tel : (93) 319.28.45
R. Giralt)
TALLERES ABOR, S.A.
Bajos del Varadero,
locales 6 y 7

— PUERTOS DE TARRAGONA Y CAMBRILS

TARRAGONA TALLERES FEMAC, S.A. Tel : (977) 21.22.84
C/ Castellamau, 17 21.02.84

— PUERTOS DE L'AMETLLA DE MAR Y DE L'AMPOLLA

L'AMETLLA DE MAR Talleres Mecánicos Tel : (977) 45.64.25
(Tarragona) JOSE VICENTE ANGLES
MARZA
C/ Batlle Pijuan, 10

— PUERTOS DE SAN CARLOS DE LA RÁPITA Y CASAS DE ALCANAR

SAN CARLOS Talleres Mecánicos Tel : (977) 74.09.48
DE LA RÁPITA VICENTE CORNET
(Tarragona) FONTANELLES
C/ San Juan, 2

— PUERTOS DE VINARÓS, BENICARLÓ Y PEÑÍSCOLA

VINARÓS Talleres Mecánicos Tel : (964) 45.05.87
(Castellón) JUAN BAUTISTA 45.26.51
BLANCHADELL CUMELLES Tlx : 65.539 LEHI E
Plaza 1 de Mayo, 20

— PUERTOS DE CASTELLÓN Y BURRIANA

GRAO DE CASTELLON Talleres Mecánicos Tel : (964) 22.58.05
MELCHOR BALLESTER
SAFONT
Avda. del Puerto, 16

— PUERTOS DE SAGUNTO, VALENCIA, CULLERE Y GANDÍA

VALENCIA -11- TALLERES DOLZ Tel : (96) 371.12.62
C/ Eugenia Viñes, 189

— ISLA DE MALLORCA

SANTANY Talleres Mecánicos Tel : (971) 65.30.41
(Mallorca) RAMON SUÑER RAMOS
C/ Reyet, 85

— ISLA DE MENORCA

CIUTADELLA Talleres Mecánicos Tel : (971) 38.08.41
(Menorca) JAIME BENEJAM PIRIS
C/ San Antº Mº Claret, 30

— ISLAS DE IBIZA Y FORMENTERA

IBIZA Talleres Mecánicos Tel : (971) 30.12.60
FRANCISCO BASTIDA
C/ Juan de Austria, 6

● ALICANTE Y PROVINCIA

ALICANTE BUADES JIMENEZ, S.L. Tel : (965) 12.05.47
C/ Reyes Católicos, 46 Tlx : 67590 JIBU E

VILLAJYOYOSA MIGUEL CORTES LLORET Tel : (965) 89.07.90
(Alicante) Avda. País Valencia, 1

SANTA POLA VICENTE BLASCO ANDREU Tel : (965) 41.22.78
(Alicante) C/ Dean Llopez, 4

● SUR DE ESPAÑA

ALMERIA JIMENEZ CONESA Tel : (951) 23.59.52
Ventas : C/ Cordoneros, 7

ALMERIA Almacen y Taller : Tel : (951) 25.89.48
En lonja puerto pesquero Tlx : 78925 JIBO E

ADRA TALLERES NUEVO Tel : (951) 40.00.27
PUERTO ADRA

AGUILAS (Murcia) CAFRAN MARINA Tel : (968) 41.18.29
D. ANTONIO FRANCO 41.10.00
MUÑOZ 41.10.04
C/ Fuensanta, 6

— PROVINCIA DE GRANADA

PUERTO MOTRIL TALLERES J.A. SANCHEZ Tel : (958) 60.10.63
BUSTOS 60.20.57
Talleres Navales Varaderos

— PROVINCIA DE HUELVA

HUELVA GONZALO NARANJO Tel : (955) 25.96.89
GONZALEZ 23.06.76
Ventas: 22.21.98
C/ Macias Belmonte, 22
Servicios: Poligono San Diego,
C/ G. Nave, 52

— PROVINCIA DE CADIZ

ALGECIRAS AGUSTIN BUADES Tel : (956) 65.02.12
CUESTA, S.L.
C/ Santacana, 3 Entrepanta F

ALGECIRAS TALLERES MECANICOS Tel : (956) 65.60.05
EL RODEO

TARIFA D. LUIS GARCIA RODRIGUEZ Tel : (956) 68.41.71
Paseo Victoria Eugenia, 27

BARBATE TALLERES NUESTRA Tel : (956) 43.08.79
C/ San Paulino, 68

PUERTO SANTA MARIA TALLERES VA.PO.SA Tel : (956) 85.29.27
(VARADEROS PORTUENSES
S.A.)

MALAGA Avda. Enrique Martinez, 7 Tel : (952) 21.11.72
TALLERES BOMBARELY
Pescaderia, 15

CADIZ VIGORITO S.A. Tel : (956) 28.68.52
C/ San Juan de Dios, 27

● PAIS VASCO - SANTANDER Y ASTURIAS

PASAI SAN PEDRO COMERCIAL DIESEL S.L. Tel : (943) 39.01.42
Arrandegi Kalea 2 39.94.01
Tlx : 36025 SDYC E

SANTANDER TALLERES NAVALES Tel : (942) 65.02.00
J.J. REVUELTA 35884 REJU E
COLINDRES, El Puerto

● GALICIA PROVINCIAS DE LUGO Y LA CORUNA

LA CORUNA DIESELGASA Tel : (981) 24.38.24
C/ Fernandez Latorre 15 Bajo Tlx : 82117 GADI E

PERILLO TALLERES MECANICOS Tel : (981) 24.38.24
(La Coruna) NAVALES S.A.
Poligono Industrial
A. Castano Nave 8
Crta Nacional N-VI

— PROVINCIA DE PONTEVEDRA

VIGO IBERCISA Tel : (966) 23.24.32
Belramar 49 Tlx : 83058 IBISA E

● ISLAS CANARIAS

LAS PALMAS Sucesores AGUSTIN BUADES Tel : (928) 26.85.64
DE GRAN CANARIA CUESTA S.L. 26.28.66
C/ Lucas Fernandez, 7 Tlx : 96444 ABI P

ARRICIFE DE LANZAROTE Sucesores AGUSTIN BUADES Tel : (928) 81.45.12
CUESTA S.L. 81.45.16
C/ Riego 10

EL ATUNERO DE CONCARNEAU

Este trabajo está inspirado en un modelo que construí en el año 1975, utilizando los planos que posee el Museo de la Marina de París y otra documentación literaria y gráfica que procedente de su época transmite numerosos testimonios, hoy archivados en sectores interesados franceses. Fotografías y grabados, conservados con evidente amor por el pasado, han transmitido con fidelidad que no da lugar a equivocadas interpretaciones, no sólo las características de estos barcos, sino también la propia vida a bordo de los hombres de mar dedicados a esta variedad de arte de pesca.

JAVIER PASTOR QUIJADA

HASTA hace pocos años podían verse en puertos pesqueros de la Bretaña francesa los restos de las flotas de barcos atuneros. Algunos conservaban sus palos, otros descansaban arruinados en rincones donde la pleamar los alcanzaba parcialmente, como acariciándolos. Habían sido muy numerosos; en algunos puertos como Etel, había poco antes de la guerra más de 200, cuyos palos semejaban un bosque de árboles sin hojas, surgiendo de los muelles.

El atunero de Concarneau había aparecido a finales del siglo XIX. Los primeros fueron contruidos en acreditados astilleros que utilizaron diseños realizados por ingenieros navales que no eran ajenos a los proyectos de embarcaciones de recreo y que al trazar sus líneas en el tablero de dibujo lo hicieron persiguiendo la mayor eficacia en su rendimiento. Pasaron luego a ser contruidos, ya de forma rutinaria, aunque no siempre concienzuda, en los pequeños talleres artesanos de la costa.

La roda es vertical o con ligero lanzamiento. En la popa, una bovedilla muy larga prolonga los raseles mucho más allá del codaste. El espejo, inclinado, casi al mismo ángulo de la bovedilla, aumenta aún más ese lanzamiento de popa característico de la embarcación. Un análisis técnico que hace Beaudouin en su monografía dedicada al "dundee" atunero, viene a decir que el gran calado de la popa y lo escaso del de proa hacen que el barco sea buen maniobrero y muy apto para navegar de bolina. Como la flotabilidad de la proa es mucha, se mantiene bien a la capa y dado el mayor peso de la popa, favorece las faenas de pesca, por lo que resulta muy adecuado para su trabajo. Pero las características de dicha popa, a las que hay que añadir el peso del palo y del aparejo de la cangreja chica o baticulo, no dejan de ser un inconveniente en tiempos de viento y mar duros, cuando es

necesario escapar con trapo reducido, ya que la popa del barco, de poco volumen, en relación con una proa de gran flotabilidad, no se alivia lo suficiente y puede ser sumergida por una ola rompiente, sin tiempo para recibir la segunda en buena posición, además del riesgo de los fuertes impactos de la masa de agua contra tan lanzada popa, estructuralmente algo débil, que puede producir graves daños. A estas causas fueron atribuidas las pérdidas ocurridas en temporales.

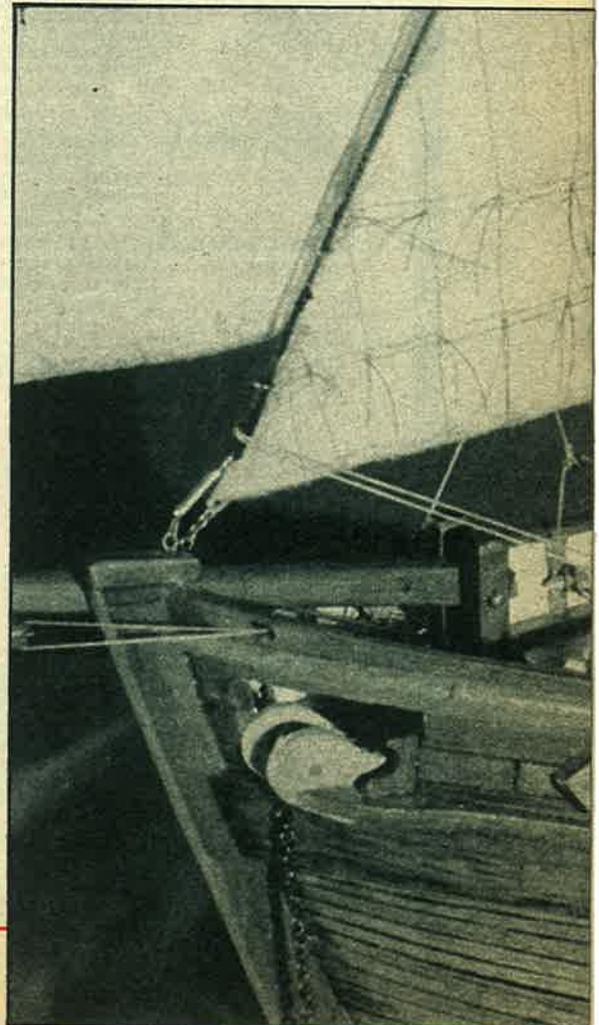
El aparejo está compuesto de foque, trinquetilla, cangreja mayor con pico y botavara, y una pequeña cangreja o baticulo en el mesana. En ambos palos se largan, por encima del pico, velas al tercio, con su entena muy embicada, cuyo puño de amura queda ligeramente por debajo de la quijada del pico. No adoptaron motores hasta muy tarde, puesto que se mantenía entre los pescadores la creencia de que el rumor de la hélice no favorecía las capturas. Cuando se instalaron motores, cambiaron las formas de la popa que se hizo de espejo casi vertical, con corta bovedilla.

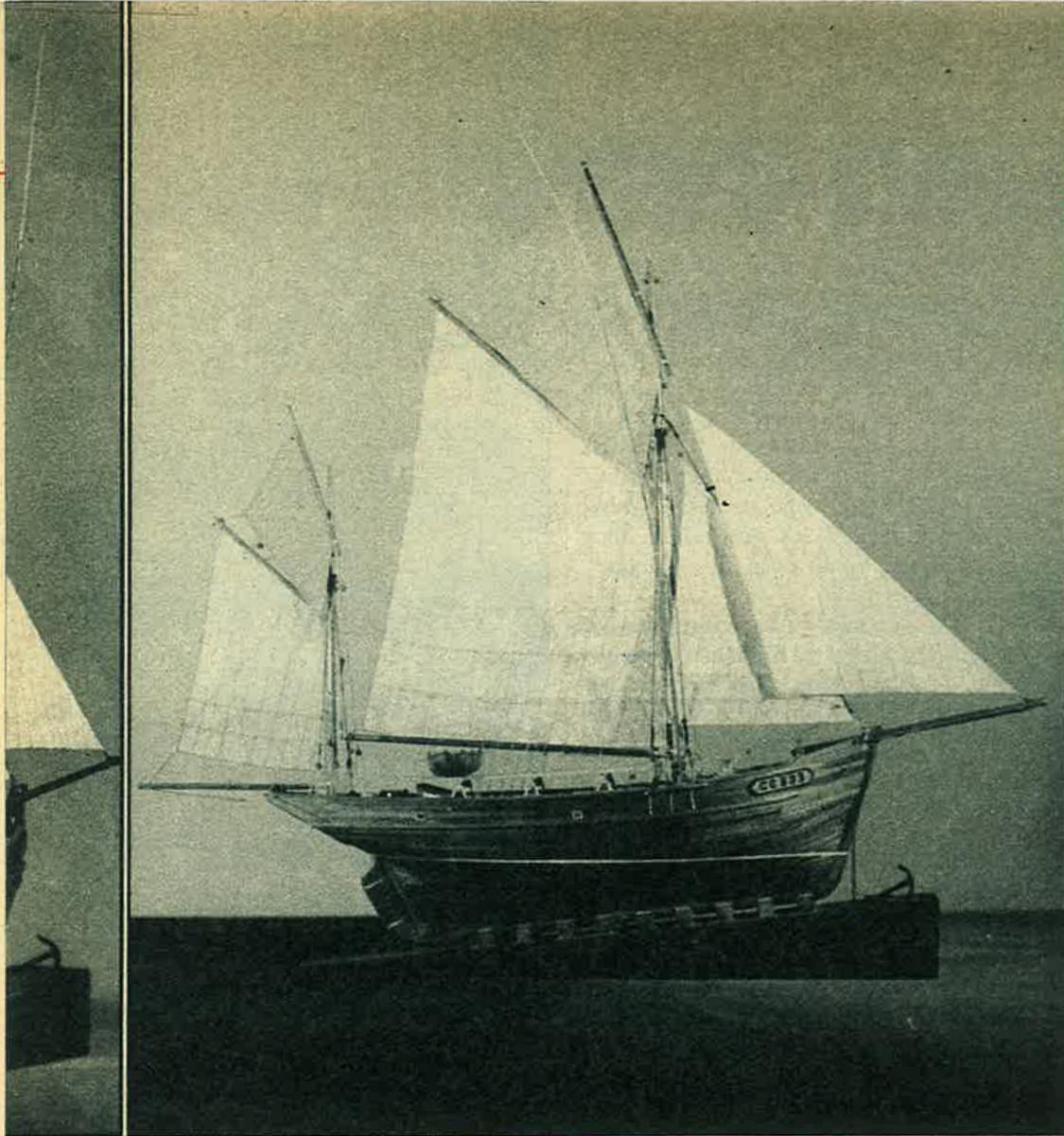
LA PESCA DEL ATUN

El objetivo de estos barcos era el atún blanco, también conocido como germón, cuya talla no suele alcanzar el metro de largo y puede pesar hasta 30 kilos. Después del desove, en primavera, se le encuentra a lo largo de las costas del Sur de España y Portugal, hasta Gibraltar. Aparecen en el golfo de Vizcaya durante el mes de mayo y se dirigen al Norte, a medida que la temperatura del agua sube. En julio se encuentran en las costas bretonas y en septiembre en el Gran Sol. Luego descienden, para pasar lo más crudo del invierno en las aguas cálidas de las islas de Madera y Canarias. Las mejores pescas se hacen más allá de la línea cabo Finisterre, isla de Ouessant.



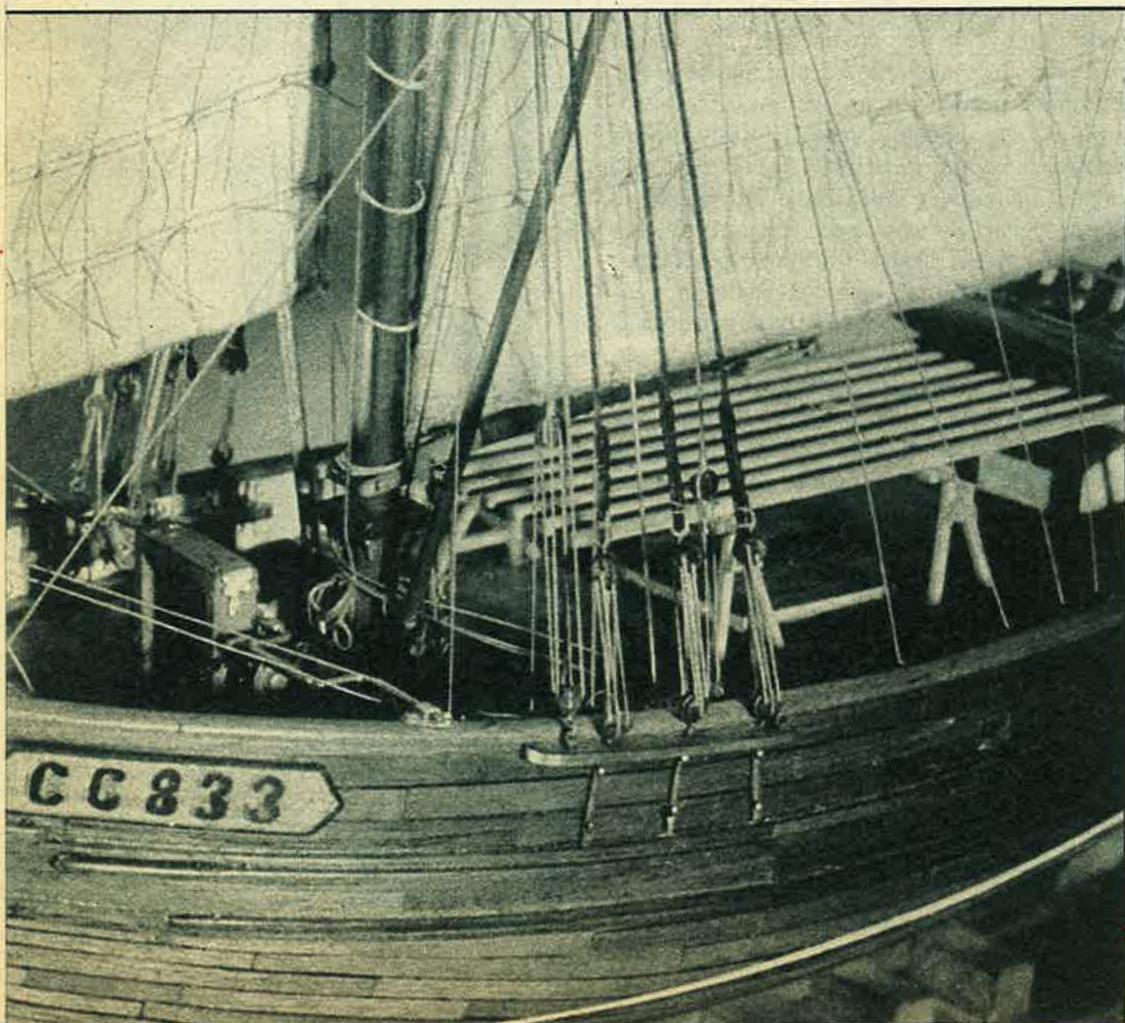
Modelo de atunero de Concarneau, construido por Javier el modelo, visto por el través de estribor. En la parte





J. PASTOR

Pastor Quijada según los planos del Museo de la Marina de París, visto por la aleta de estribor. A la derecha, inferior, detalle del modelo mostrando las estructuras de proa por babor.



La pesca se hacía a curricán, arte que consiste en llevar a remolque una línea que se empata un anzuelo cubierto por unas hojas de maíz blanco, paja de arroz, fibras de tejido blanco o tiras de franela roja. En ocasiones se usaban cebos orgánicos. Cada vez que se engancha una pieza, la línea es cobrada a bordo para liberarla del anzuelo.

Ante los problemas pesqueros que ocasiona el elevado coste del carburante se piensa ahora en volver a pescar a vela. En el puerto de Etel, en Bretaña, se trabaja en un proyecto de nuevo barco elaborado por el arquitecto naval Hervé Gloux y el patrón de pesca y maestro velero Patrick Morvan, apoyados por la Administración. El proyecto se refiere a un barco atunero de características similares al del clásico "dundee" de Concarneau. El casco de 17,50 metros de eslora estará construido con fibra de vidrio o por el sistema de madera moldeada, procedimientos ambos que han demostrado ser excelentes en cuanto a resistencia y facilidad de mantenimiento. Su velamen será de fibras artificiales y superficie entre 140 y 230 metros cuadrados, del corte tradicional tan sancionado por la experiencia de muchos años, pero que se beneficiará de todas las ventajas que se han venido introduciendo en la vela deportiva, como pueden ser su menor peso y mayor facilidad de maniobra. Llevará un motor auxiliar de 80 a 100 HP. Se pretende que esta embarcación pueda ser polivalente, es decir, que utilice distintos artes de pesca. Así, luego de finalizada la temporada del atún, podría faenar en arrastre o al palangre, y hasta ser utilizada como charter de recreo, en el caso de que sean superadas las trabas administrativas que no admiten esta duplicidad de función.

EL MODELO

El Museo de la Marina de París tiene entre los planos de su colección el de este hermoso velero cuya construcción puede ser un magnífico ejercicio para el logro de una bella pieza. Además del plano de líneas ofrece una buena descripción gráfica de la arboladura, jarcia, velamen y pertrechos de pesca. Se incluyen instrucciones para la construcción del casco y una detallada descripción de la jarcia, con dimensiones de la motonería y mena adecuada de cada cabo. El molinete de maniobra, los caballetes que soportan las perchas donde se suspenden por la cola los atunes, una vez vacíos de sus entrañas, el bote, etcétera, se representan en varias proyecciones. Los textos están naturalmente en francés.

El plano representa al "Marie Jeanne", atunero de esta modalidad de pesca de 19,30 metros de eslora total, 5,70 metros de manga

Modelismo Naval

y un calado de 2,85 metros en la popa. Su superficie vélica le obligaba a llevar un lastre en la quilla de 20 a 25 toneladas de peso. Está representado a escala 1:50 y el modelo obtenido tendrá una eslora de 380 mm. Desde el penol del botolón hasta el del cazaescotas mide 580 mm. y la altura total hasta el extremo de las perchas de los curricanes es de 650 milímetros.

En el año 1976, luego de conseguido el plano, lo construí sobre cuadernas. No me refiero al sistema que han popularizado los equipos de construcción comerciales, que utilizan piezas de tablero conformadas según el contorno de la sección transversal en que van situadas, sino a réplicas de cuadernas, recortadas en madera de sicomoro, simulando el conjunto de genol, varenga y ligazones. La madera utilizada para el forro y la construcción de los elementos visibles es la caoba de Honduras. La tablazón de costados y cubierta está hecha con listoncillo de 6 mm. de ancho y 1,5 mm. de grueso. No coloco las tracas del forro de una sola pieza, de proa a popa, ya que me parece más real hacerlo con trozos cortados a medidas proporcionadas a la longitud real de un tablero de forro, cuyos extremos vienen a unirse sobre la cuaderna correspondiente. En este modelo utilicé por primera vez una técnica original para simular el calafateo de las costuras, puesto que dada mi costumbre de dejar la madera en su color natural, pretendía que dicho sistema diera más realismo y calidad al trabajo del casco.

Para conseguirlo, debe adherirse a uno de los cantos de cada traca, cortados en principio en longitudes de 50 cm., una tira de papel negro, de unos 2 mm. de ancho, cortada con una cuchilla muy bien afilada y una regla metálica, que se pega con cola de polivinilo. Ya seco el adhesivo, se elimina la pequeña cantidad de papel sobrante con lija de grano muy fino. Ahora están dispuestas para aplicarlas como forro, luego de cortadas y curvadas según las necesidades del tramo a cubrir. No utilizo clavos para sujetar el forro. Prefiero encolar el listoncillo al contiguo por el canto y a las cuadernas en el punto en que se apoyan, manteniéndolos en posición con muelles anulares de acero, cuidando de proteger los puntos donde deban apoyarse, para no dejar señales en la madera. Una vez acabado el trabajo de forro, se lija para igualar la superficie en la que destacarán las costuras como una fina línea negra. Para obtener un aspecto satinado final, siempre después de un perfecto pulido de la superficie, puede utilizarse un tapaporos nitocelulósico diluido en proporción 1:8 con disolvente universal. Seca muy rápidamente y dado su poco espesor

pueden aplicarse varias capas sucesivas, sin que queden enmascarados los detalles, como sucede con otros barnices.

El forro de la cubierta se hizo por el mismo sistema. Se simulan los tapines que cubren las cabezas de la clavazón con pequeñas clavijas de madera dura que se introducen en taladros hechos previamente y luego se cortan a nivel de la superficie, para los que resulta muy eficaz un cortauñas de buen filo, lijando y puliendo después.

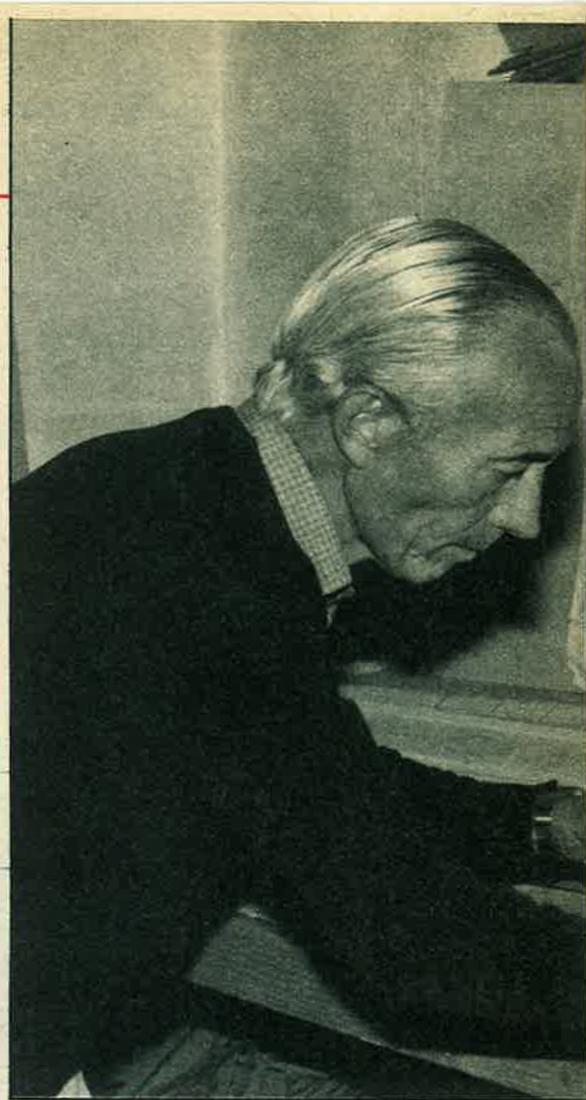
El trabajo que supone la elaboración de pertrechos es importante. El molinete, bomba de achique, bombilla de situación de tope, pararrayos, caña del timón, arbotante del amantillo de la botavara, guías, etc., son metálicos, lo que obliga a realizar soldaduras, aunque quien no domine dicha técnica puede emplear pegamentos del tipo del Araldite los de cianocrilato, siempre que sepa dominar sus impaciencias. Botavaras, picos, baticulo y botolón, caballetes, etcétera, tienen zunchos y racamentos, que deben ser también metálicos. He utilizado preferentemente el latón. Los garruchos que corren a lo largo de los palos, cosidos a las relingas de caída, están hechos con filete de madera de sicomoro, arrollado en espiral en torno de una varilla de mayor diámetro que el palo en el que han de correr, para lo que será necesario humedecerla. Luego de seco se corta en anillas, cuyos extremos se montan y pegan, para conseguir aros perfectos, que aún pueden hacerse más ligeros pasándolos de plano sobre una lija de grano extrafino, pegada en un recorte de tablero.

El experto modelista Jorge González, luego de haber visto mi modelo del "Marie Jeanne", estudió el barco para realizar un equipo de construcción, que hoy puede encontrarse en el comercio especializado distribuido por Dikar. Es un conjunto muy bien concebido que reúne todo el material necesario para construir el modelo con elementos de buena calidad.

Otra firma extranjera, Billing Boats, de Dinamarca, fabrica también un equipo para hacer este barco. Se compone de dos cajas en la primera de las cuales figuran los materiales precisos para el casco y el aparejo. La segunda, adicional, incluye pertrechos, útiles de pesca y otros elementos para acabar el modelo.

BIBLIOGRAFIA

- "Marie Jeanne". Thonier de Concarneau. Association des Amis des Musées de la Marine. 1958. Paris.
- "Bateaux des Cotes de France". J. Beaudouin. Editions des 4 Seigneurs. Grenoble.
- "Des thoniers a voiles bientôt dans nos ports". Jean Dousset. "Voiles".
- "Maquettes marines". Leon Haffner. Les Presses d'Ile de France.
- "Consideraciones sobre los forros". Javier Pastor. "Hoja del Mar", núm. 176. Mayo 1980. ■



Manuel Calvo en su taller.



El Rey recibe de Manuel Calvo la canoa imperial

Su galeón "San Felipe" podría ser pieza única

El modelista naval Manuel Calvo

E. M., Palma de Mallorca

Manuel Calvo Marín, modelista naval. Así reza su tarjeta de presentación, y al lado, la relación de doce premios obtenidos en otros tantos certámenes a los que ha concurrido con sus maquetas.

Aragonés de pura cepa, afincado en Palma de Mallorca hace veintitrés años, donde comienza su afición en ratos libres, al modelismo naval.

La conversación con Manuel es fácil y amena; se entusiasma dando explicaciones de los pormenores de la construcción de sus barcos, verdaderas obras de arte.

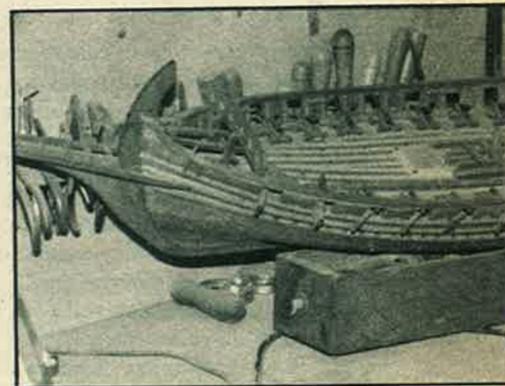
HABRA construido unos 40 modelos, fieles reproducciones a escala, en los que emplea maderas nobles de Guinea y planos procedentes de museos españoles, franceses e italianos. Con cada barco que construye estudia su historia, para situarse mejor, y de cada modelo hace dos ejemplares, con el fin de integrar uno a su colección, pero no tiene ninguno. En cuanto se los ven, tiene compradores.

Sus barcos están hechos con meticulosidad y esmero. Todas las piezas las hace a mano; del tablón las va sacando astilla por astilla. Hasta los cañones de bronce se los hace con su torno. Es justo recalcar este extremo, puesto que hay modelistas navales que realizan buenos trabajos, pero no se hacen las piezas, compran cajas de kits y su habilidad consiste en montarlos.

Toda su obra es una maravilla de habilidad, paciencia y perfección, pero de todos ellos hay dos de los que está orgulloso. Uno es el galeón español "San Felipe", del año 1610, de tres puentes y 110 cañones de diversos calibres. Cree que es pieza única, al menos con el detalle y perfección que él lo ha construido.

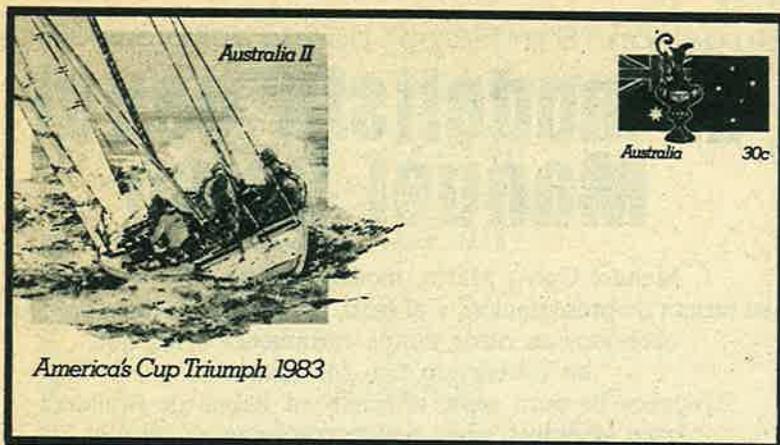
El otro es el que construyó y regaló personalmente al Rey don Juan Carlos, en el palacio de Marivent. Se trata de una canoa imperial, mandada construir en Aves, por Napoleón I, allá por el año 1810,

y que se conserva en el Museo de Marina, en París. La maqueta tiene una eslora de 140 cm. y 30 de manga, con 14 remos por banda.



La idea se la dio un programa de televisión, en el que vio a Alfonso XIII y la Reina doña Victoria Eugenia montar en la auténtica canoa imperial, en uno de los viajes que realizaron a Francia. El Rey don Juan Carlos quedó maravillado por la obra, que costó más de un año en construirse, y mandó construir un embalaje especial para llevársela a Madrid.

Cada día, Manuel Calvo está rodeado de tablas, planos y herramientas, haciendo barcos cuyo valor, en todo caso inapreciable, al menos en material y tiempo invertido, está entre las 175.000 y 300.000 pesetas. Vende sus barcos por los encargos que recibe, y tiene repartido su trabajo por Estados Unidos, Suecia, Dinamarca, Holanda y otros países europeos. ■



Filatelía

Signo de correo para festejar la America's Cup

LUIS MARIA LORENTE

Los australianos están, como vulgarmente se dice, como chiquillos con zapatos nuevos, con eso de haberles arrebatado la Copa de América a los norteamericanos, que la poseían de siempre. El júbilo habido en el país ha sido tal, que se ha considerado un acontecimiento nacional y naturalmente este estado de ánimo ha significado que a toda velocidad se ha hecho un signo de correo para festejar lo que ellos llaman: The America's Cup Triumph 1983 (ver tarjeta postal que "Hoja del Mar" publica en página 25).

Para ello han hecho un sobre entero postal, es decir, un sobre que lleva impreso el sello de franqueo y que es de 30 centavos, figurando como sello: la copa por delante de la bandera de Australia; lleva, además, un precioso dibujo a cinco colores y hecho a base de una fotografía en donde figura el yate "Australia II" con su tripulación en plena regata. Este sobre postal se vende al precio de 37 centavos, pues en el extranjero no ocurre como en España, que por el precio de franqueo se paga sobre y porteo, sino que en casi todos los países también se paga el material sobre el cual va hecho cada sobre postal.

Pero además de este sobre postal, el Post Office de Australia y solamente a efectos filatélicos, ha editado un precioso tarjetón en donde va el mismo dibujo del entero postal y que lleva este texto: "Australia Post announces a new pre-stamped envelope to commemorate the winning of the America's Cup by Australia II". Naturalmente este tarjetón ha tenido su

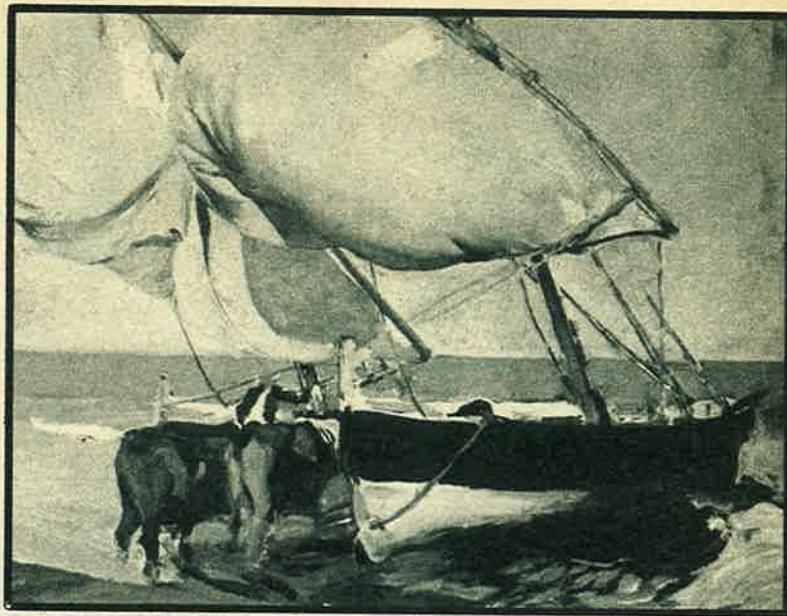


éxito entre los filatelistas y ya es muy difícil encontrarlo en el mercado.

TIERRAS AUSTRALES Y ANTARTICAS

Entre los sellos de la filatelia moderna, es decir, esa filatelia que hay que considerar ha empezado entre 1965 y 1970, sin la menor duda tienen especial relevancia los emitidos por Francia para esos territorios, por cierto bien alejadas de la metrópoli, que se llaman tierras australes y antárticas francesas. Las tasas de franqueo de estos sellos son a base del franco metropolitano y son la mayor parte de ellos realizados en calcografía por el famoso Atelier du Timbre, el centro en donde se fabrican los sellos franceses. Son sellos con amplio número de seguidores, con lo cual los precios en el mercado son siempre en alza.

He aquí las últimas novedades de esta administración postal: Recuerdo de la presencia del buque "Erebus" en la Antártida en marzo de 1842, valor, 2,60 francos; serie dedicada a la fauna antártica, a base de dos dibujos y con valores de 60, 70 céntimos, 2 y 5,90 francos. Centro de investigación sobre glaciología, dos sellos, ambos con el mismo dibujo, y con precios de 15 céntimos y 1,70 francos. Y vista del puerto de Juana de Arco, en la isla de Kerguelen, en 1930. ■



Velas.

Pintura

Pescadores en la obra de Sorolla

E. MORANCHO

La obra de Joaquín Sorolla, el pintor valenciano, está llena de matices, contradicciones y hasta insatisfacciones. Aunque desde niño muestra su talento para el dibujo y la pintura, hasta los treinta y dos años no encontrará su liberación y sublime expresión de su arte.

Para Sorolla "Chimet", la vida es luz, una pura y luminosa expresión, que descubre contemplando el mar, el reflejo del cielo y la vida de los pescadores. Su meta es alcanzar con los pinceles la inalcanzable luz. Y aunque al decir de su familia, ser artista es negocio de corazón caliente y estómago frío, pinta y pinta, presentándose a todas las exposiciones habidas a la sazón, ganando premios y menciones. Su obra es rica, pero se siente insatisfecho y viaja a Italia y Francia, y pinta sin descanso y obtiene éxitos; pero no acaba de encontrarse a sí mismo y regresa a España.

Frente al mar pinta varios cuadros decisivos. Es el reencuentro con su verdad y con su identificación gratificante: "La vuelta de la pesca", con bueyes arrastrando la barca hasta la orilla, y "Aún dicen que el pescado es caro", donde presenta la muerte de un joven pescador en el mar. Con ambos cuadros acude a la Exposición Nacional de 1895, y obtiene la primera medalla. Joaquín Sorolla se ha encontrado a sí mismo, a un mundo marino y claro, y pinta con impaciencia. El mismo dice: "La ansiedad es lo que me consume la vida. Me falta la flemma de Velázquez".

Su contacto con el mar y el entorno marino le calan profundamente y será de vital importancia en la vida del artista. Siente el mar y se identifica con los problemas de los pescadores de su época. Esto es notorio y así lo refleja a través de más de quince cuadros importantes de temas marinos.

Persiste en acudir a exposiciones y, en 1899, acude a la Nacional con otra estampa marinera: "Cosiendo la vela". Es un cuadro genial, donde la vela, deslumbradora, recuerda a una nube atrapada entre las agujas y las manos de las mujeres que la cosen. "Comiendo en la barca", es un cuadro lleno de sensibilidad, dominando la técnica de la luminosidad. El intento de alcanzar la luz lo ha conseguido.

A principios de siglo crea en Jávea un mundo maravilloso de niños jugando con el mar y sus orillas. Acaba el cuadro encargado por el rey del tabaco, "Colón partiendo del puerto de Palos", y se instala en Madrid, donde sus obras cambian de matiz y su vida también.

Transcurren los años pintando en el jardín de su casa, y desvinculado del ambiente marino. La nostalgia se apodera de él hasta hacerle enfermar. Se ha quedado sin sus pescadores y su mar; su pintura decrece y entonces confiesa: "No sé si lo que voy a hacer quedará bien o mal, porque no tengo gran entusiasmo por nada. Sólo tengo cansancio, vejez y tristeza". ■

Comunicación

ANTE LA PERSISTENCIA
DE LOS FALSOS RUMORES QUE CIRCULAN EN RELACION
CON NUESTRA SOCIEDAD Y CON NUESTROS PRODUCTOS,
BAUDOUIIN LAMENTA PROFUNDAMENTE LA POLITICA SEGUIDA
POR CIERTA COMPETENCIA EN EL MERCADO ESPAÑOL,
Y EN ESPECIAL EN EL SECTOR PESQUERO.

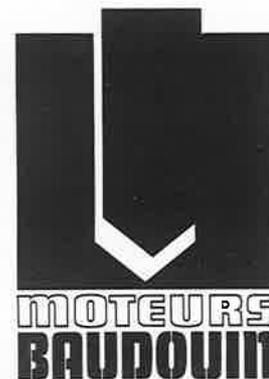
DICHOS RUMORES DESVIRTUAN TOTALMENTE LA REALIDAD Y TIENEN
COMO FINALIDAD DESPRESTIGIAR NUESTRA MARCA,
ANTE LA IMPOSIBILIDAD DE FRENAR,
POR LOS CAUCES NORMALES DE UNA COMPETENCIA LEAL,
SU PROGRESIVA PENETRACION
E IMPLANTACION EN EL MERCADO ESPAÑOL.
DICHA PROGRESION ES EL FRUTO DE LA RECONOCIDA CALIDAD
DE NUESTROS PRODUCTOS
Y DEL ESFUERZO Y PROFESIONALIDAD DE NUESTRA RED,
QUE HAN CONSEGUIDO GANAR LA CREDIBILIDAD Y CONFIANZA DE SUS CLIENTES.

POR TODO ELLO BAUDOUIIN SE VE EN LA OBLIGACION
DE COMUNICAR PUBLICAMENTE QUE :

- **BAUDOUIIN**, COMO SIEMPRE DESDE 1900, SIGUE EXISTIENDO Y DESARROLLANDO UNA **FABRICACION PROPIA** EN MARSELLA, HABIENDO SUMINISTRADO HASTA LA ACTUALIDAD 6,1 MILLONES DE CV TOTALMENTE FABRICADOS POR BAUDOUIIN.
- BAUDOUIIN SIGUE TENIENDO UN **DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION PROPIO**, EN EL QUE TRABAJAN 17 INGENIEROS Y QUE CUENTA CON 8 BANCOS DE PRUEBAS EXCLUSIVAMENTE DEDICADAS A INVESTIGACION.
- COMO FRUTO DE SU INVESTIGACION, **BAUDOUIIN TIENE UNA TECNOLOGIA DE SU PROPIEDAD** Y TOTALMENTE DESARROLLADA POR BAUDOUIIN.
- BAUDOUIIN, FIEL A SU TRADICION, SIGUE MANTENIENDO UNA CONTRIBU-

CION PROPIA AL DESARROLLO DE LA PESCA Y, EN ESPECIAL, AL DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE PROPULSION.

- BAUDOUIIN SIGUE MANTENIENDO SU PRESENCIA EN EL MERCADO INTERNACIONAL, AL QUE HAN EXPORTADO HASTA HOY 2,8 MILLONES DE CV TOTALMENTE DE SU FABRICACION.
- BAUDOUIIN TIENE UNA **ESTRUCTURA PROPIA DE ASISTENCIA A CLIENTES** (REPUESTOS, SERVICIO POST-VENTA Y GARANTIAS).
- BAUDOUIIN TIENE SU **PROPIA RED MUNDIAL EN EXCLUSIVA**.
- **COMO SIEMPRE, BAUDOUIIN ESTA PRESENTE EN ESPAÑA CON SU PROPIA RED DE DISTRIBUCION EN EXCLUSIVA, SIEMPRE A SU SERVICIO.**





MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

**DEL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

Génova, 20. MADRID