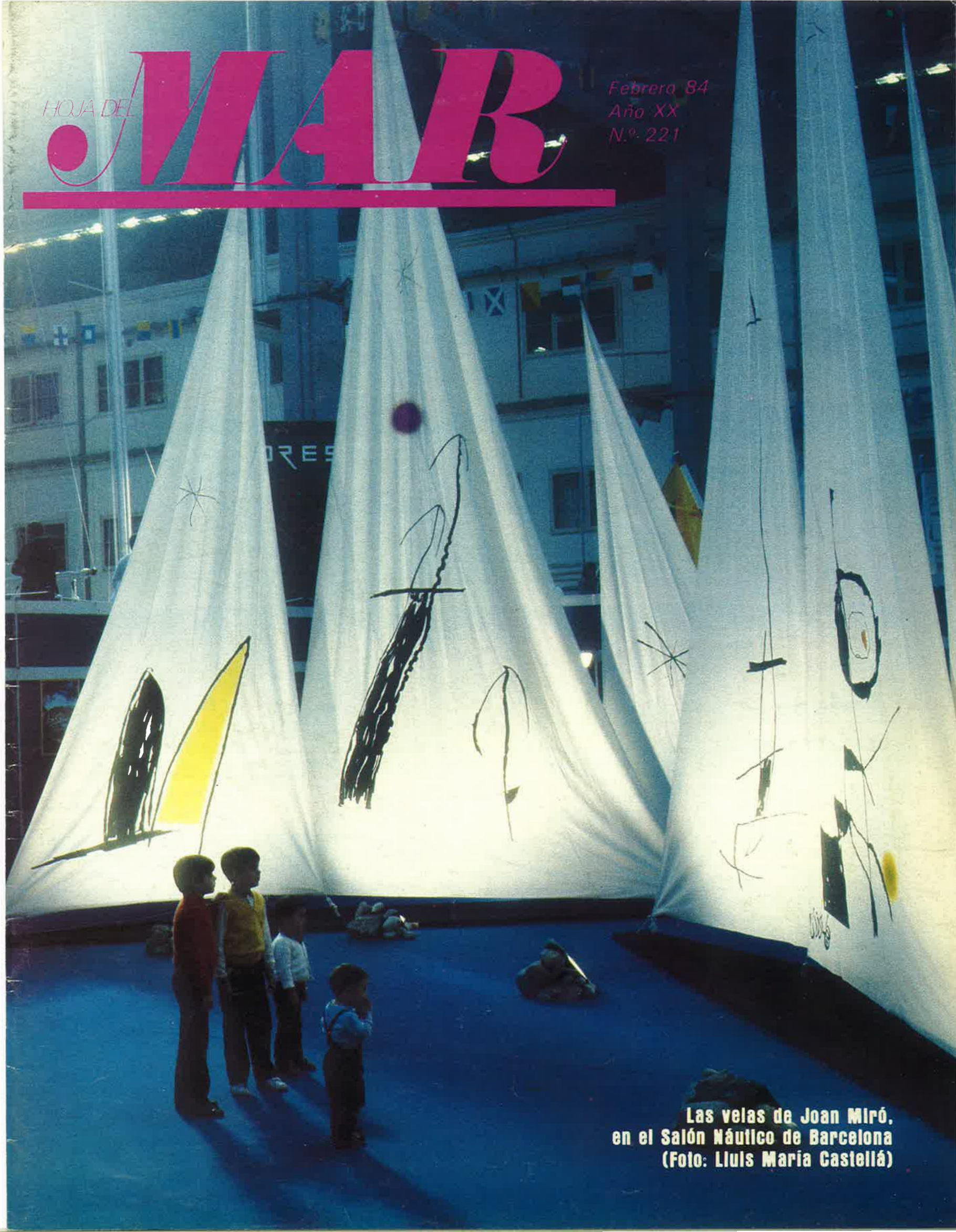


HOJA DEL

MAR

Febrero 84
Año XX
N.º 221



Las velas de Joan Miró,
en el Salón Náutico de Barcelona
(Foto: Lluis Maria Castellá)

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 nombre 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.

Las Cofradías de Pescadores no pueden desaparecer ni por Decreto-Ley. Jesús Clemente Muñiz.

Si se hiciese un estudio de la predación de la vida marina por el hombre, probablemente resultaría que la predación aumenta en la medida en que disminuye el nivel cultural del pescador. Domingo Quiroga.

Las Cofradías se entienden en la actualidad bastante mejor con la Administración central que con la Administración gallega. Carlos Márquez, secretario de la Federación de Cofradías de Pontevedra.

De no haberse inventado el ecosonda, hoy conoceríamos menos el fondo oceánico que la superficie de la Luna. Fiodor Kriazhev, director del Instituto de Acústica de la URSS.

Hay que tener cuidado cuando los pescadores se salen de sus casillas. José Luis Rodríguez, secretario de la Federación de Cofradías de Pescadores.

Nos produce horror y nos parece lamentable que de ser ancestralmente un país productor de pesca, vayamos a pasar a ser una nación importadora de pescado. Mario Brigido, presidente de la Federación de Cofradías de Cantabria.

Hoy por hoy, la arqueología submarina es carísima. Manuel Martín, subdirector general de Arqueología.

No se puede volver atrás despreciando, sin más, la formación profesional especializada. Emilio Balboa, profesor de FP.

No hay contencioso alguno entre pescadores marroquíes y españoles, aunque siempre haya algunos que no cumplen los reglamentos y han de ser sancionados. Ben Salem Smili, ministro marroquí de Pesca

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.**



N.º 221

Año XX • Febrero 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 Güemes 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 Pinado. Sevilla: Generoso Martín. Tarragona: Luis Vega Fernández. Valencia: José Manuel Masip Segarra. Vigo: Antonio Piñero Salvadegoitia. 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. Harguindéy

Documentación
Blanca Muro

Servicio de cierra: 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.

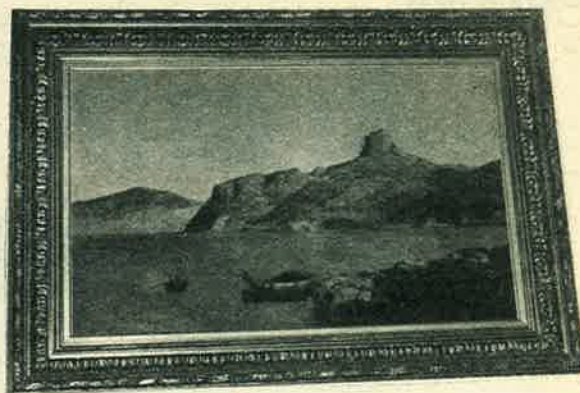


El Salón Náutico de Barcelona, en su XXII edición, celebrada en la última decena de enero, ha presentado como importante novedad exposiciones sobre pesca artesanal e industrial. Estrella de la muestra fue la exhibición de las velas diseñadas por Joan Miró (que ofrecemos en portada), dentro de un interesante ferri en el que se ha podido apreciar el aumento del número de embarcaciones, pese a la crisis económica que afecta a la industria náutica. **Página 24.**



Las palabras escritas por Colón en su diario al finalizar la singladura del 24 de octubre de 1492 vienen guiando a los investigadores que tratan de reconstruir el aspecto que debió tener la "Santa María", mucho mejor que cualquier otro dato conocido. La nao tiene una última réplica exacta, realizada por unos calafates de la Malvarrosa, en Valencia. **Página 40.**

Las nuevas técnicas permiten que la fotografía submarina informe a los terrestres sobre cuáles son las especies que viven cerca de su entorno, pero profundamente lejanas de su medio. El club de actividades subacuáticas Tritón ha presentado en Palma de Mallorca una sugestiva colección de imágenes del mar balear, algunas de ellas obtenidas por primera vez. **Página 30.**



Can Feliu reivindica la propiedad del archipiélago de Cabrera, el cual fue expropiado por el Ministerio de la Guerra a principios de la segunda guerra mundial. El castillo, que data del siglo XIV y cuyo entorno consiguió plasmar muy acertadamente el pintor Ricardo Ankerman, con la Cova Blava, son dos de los principales atractivos de la isla principal, que da nombre al archipiélago. **Página 38.**



Opinión	6	Crónica internacional	18	Una llamada en la mar	50
Crónica nacional/Paró la flota	11	Crónica de la costa	20	Política de UGT sobre Marina Mercante	52
Declaraciones del director general del ISM	15	Jet-foil a reacción	28	Medallas al Mérito Social Marítimo	55
Jornadas de directores provinciales de la Seguridad Social	17	Notas para una historia de la mar del Ebro	45	La arqueología submarina	59
		Paleobiología del mar balear	46	Antología del mar y su aventura	64

Nuestro viejo Mediterráneo

JOSE MARIA R. TEJERINA

Nuestro mar, el viejo mar Mediterráneo, dicen los ecologistas que se muere de suciedad y de nostalgia.

El Mare Nostrum era, en el principio de los tiempos, el Tetis. Un océano inmenso que se fue secando poco a poco, y cuando sobrevino la era terciaria y la orogénesis alpina, quedó reducido a un lago grande en el que pronto iban a reflejarse estatuas y cipreses. El Mare Nostrum llegó a tener menos de 3.000 kilómetros cuadrados de superficie y quedó encerrado entre las costas de Europa, Africa y Asia, con la única ventana abierta al océano Atlántico de Gibraltar.

Seguía haciendo calor, no llovía, los ríos tributarios de sus riberas no tenían ya suficiente caudal para llenar las sedientas cuencas de sus pequeños mares propios; el Tirreno, el Adriático, el Jónico, el Egeo, el golfo de Sirte.

Milagrosamente, las dulces aguas del Atlántico penetraron, ruidosas, como una cascada, por las columnas de Hércules, en el mar moribundo de aguas cada vez más salobres, y les transfundieron su vigor y una fauna nueva.

La cultura humana, también torrencial, apasionada, iba a surgir, lentamente, en las suaves costas, en las cimas y laderas de los umbrosos alcores, verdes de olivos paganos, de palmeras, de encinas de pinos de los versos de Rubén, buenos, graves, pensativos, "mimados de auroras, poetas y aves".

Tras la esotérica Mesopotamia y la turba multa de tartesos, iberos, celtas, celtiberos, fenicios, judíos, cartagineses, arribaría el fenómeno metafísico de Egipto, la tenaz aventura social y filosófica de Grecia y el legalista Imperio romano, ebrio de ambiciones guerreras.

Mas se agostarian estas civilizaciones, como antaño se evaporaron las extensas aguas del Tetis y, luego de la ilusión del hermoso siglo XVI, con su espectacular auge demográfico y económico, fruto de unas excepcionales circunstancias fisiocráticas, llegaría la decadencia del Mare Nostrum, un hecho, al parecer, irremediable.

Otro océano, sin embargo, lo salvaría nuevamente, superando, además, la crisis latente que había supuesto para sus comercio el descubrimiento de América. Un estrecho, creado ahora por el hombre, el canal de Suez, unió el Mediterráneo al mar Rojo y a los mares de Oriente.

Vinieron años de sosegado bienestar. Hasta que la contaminación industrial, el vertido de detritus de las ciudades, los desechos turísticos, ensuciaron el azul del mar latino y robaron el coral de sus profundidades.

Y uno siente, egoístamente, el temor de que el viejo mar se pueda morir. Porque es el mar de nuestra Historia patria, el que fuera surcado por las naves victoriosas de Andrea Doria, de don Juan de Austria, del almirante Barceló; y es también el mar de nuestra propia existencia.

Las millas recorridas en otros mares fueron sólo camino. Las singladuras por el mar de Ulises son siempre recuerdo. Acuden a mi memoria unas imágenes imborrables. Estam-

La Formación Profesional Náutico-Pesquera

EMILIO BALBOA

Dentro del complejo mundo de la pesca, la Formación Náutico-Pesquera tiene como finalidad la de formar humana y técnicamente a las tripulaciones de las embarcaciones pesqueras, desde las que faenan en bajura hasta las que han de gobernar los grandes buques de pesca. En la legislación vigente se contempla como competencia del capitán de pesca el poder mandar buques pesqueros sin límite de tonelaje. En cualquier caso, ha de conseguir asegurar la vida del hombre en el mar y hacer rentables las embarcaciones.

La estructura legal que soporta actualmente esta Formación está anticuada: Ley 144/61, donde se establecen las líneas maestras. Con posterioridad se ha pretendido actualizarla con la publicación del Decreto 2.596/74 y, amparado en éste, la Orden ministerial de 26 de septiembre de 1975. El último intento fue enmarcarlas sin más y por Decreto (2.564/75) en la Formación Profesional. Este soporte, con el añadido de incorporarlas al sistema macro del Ministerio de Educación y Ciencia dentro de la Formación Profesional Especializada, hacen muy difícil el que se pueda obtener un rendimiento aceptable en la formación técnica, que, sin lugar a duda, debiera solicitar el sector de acuerdo con las nuevas tendencias tecnológi-

cas. Nueve años, desde 1975, son muchos para una industria como la pesca que constantemente se renueva.

La incorporación de estas enseñanzas a la Formación Profesional en su rama Marítimo-Pesquera, manteniendo a un mismo tiempo la mal llamada Formación de Adultos, con el objetivo de elevar el nivel académico de los alumnos que cursan estos estudios, ha incidido negativamente. Es evidente que había que lograr un nivel académico para estos titulados, que día a día se les exigía más conocimientos, pero no era este el camino.

La Formación Profesional fue pensada para que el acceso al mundo del trabajo se realizara desde el sistema educativo, dejando bien claro que el segundo ciclo habilitaba a ocupar puestos de trabajo intermedios, y nosotros hemos de formar unos profesionales sobre los cuales recae la responsabilidad de unas vidas humanas y de un capital que puede llegar a cifrarse en cientos de millones. Bastante más serio, pues, que ocupar un puesto intermedio.

Orden ministerial de 13 de septiembre de 1975, por supuesto del Ministerio de Educación y Ciencia, que es a quien compete, sobre la regulación de horarios para la Formación Profesional, establece:

AREA DE FORMACION BASICA

	Primer curso	Segundo curso	Tercer curso
Lengua española	2	2	1
Idioma moderno	2	2	2
Formación numanística	—	2	2
Religión y moral católicas o Ética y moral	2	—	—
Matemáticas	3	2	2
Física y Química	3	2	—
Ciencias de la Naturaleza	—	—	3

AREA DE AMPLIACION DE CONOCIMIENTOS

	Primer curso	Segundo curso	Tercer curso
Tecnología	4	4	3
Prácticas	9	9	8
Expresión gráfica	3	3	3
Organización Empresarial	—	1	1
Seguridad e Higiene	1	—	1
Legislación	—	—	1

De este cuadro horario-semana destaca el que se asigna tres horas para la Tecnología y tres para la Expresión gráfica en el tercer curso, por poner un ejemplo, cuando para formar a un patrón de altura o mecánico naval mayor se consideran, al menos, seis asignaturas básicas tecnológicas. Unas simples operaciones matemáticas nos darían, para un patrón de altura, las horas de pesca marítima que debe dar durante un curso escolar:

Cada dos semanas: Una hora.

Cada mes: dos horas.

Curso: 11,5 horas.

Para un mecánico naval mayor se tendría el mismo resultado.

bul, a la hora del ocaso, cuando la última luz del día herida por los minaretes de las mezquitas se derrumba, vencida, roja, en las negras aguas del mar de Mármara. Beirut, sus noches galantes, aquel teatro de lánguidas danzarinas exóticas. Egipto, Port Said, Alejandría; el silencio audible del desierto, con el fondo solemne de las pirámides y el caminar, cansino, de unos camellos. Grecia, la Acrópolis, la perfección asimétrica de sus templos. Las muchachas de El Pireo. Nápoles. Capri. Capri, la isla que nunca desilusiona. Capri, delirante sueño erótico del Emperador Tiberio. Capri, paraíso terrenal de Axel Munthe, el médico sueco rubio, descreído, casi ciego, "buono como il mare", ejemplo de perennes anhelos juveniles, inventor de San Michèle y Materita. Cadaqués, las chimeneas de la casa de Dalí. Barcelona, Valencia, Alicante. Palma de Mallorca; el barrio antiguo, la catedral, el Terreno, la carabela del castillo de Bellver; Camilo José Cela en la Bonanova.

El mar Mediterráneo no es únicamente un silencio enamorado, mitológico y gentil. "Luz antigua, de velas rojas/velas blancas. Bruma. Sol". También se torna, en muchas ocasiones, piélago sanguinario e inmisericorde.

Cruel piratas sarracenos tiñeron sus ondas de sangre. Borrachos soldados mercenarios contagiaron terribles enfermedades a las mujeres napolitanas. Poderosas flotas extranjeras lucharon entre sí, frecuentan, todavía, los

burdeles de sus puertos y ensucian la transparencia de su calas.

Los marineros levantinos recortan, en escorzo, su duro perfil moreno contra el añil de las olas rizadas pintadas por Sorolla. Y burlan, noche tras noche, a los ocho vientos provenzales: el xaloc, el migjorn, el Llevant, el Ponent, el mestral, el Llebeig, el gregal, la tramuntana.

La mar latina, celosa, muchas veces, del amor de sus hijos, los abraza y ahoga y los hunde, para siempre, en su seno ardiente. La mar —canta el refrán— fa forat i tape.

Palma de Mallorca, una vez más, inevitable y añorada. La tarde quieta, pastora de nubes altas. La Isla de Oro es un barco varado. Ciutat, Palma, tal vez sea el más cálido camarote que pueda desearse después de una asendereada travesía. El sol del ensueño luliano cada mañana y derrama su fulgor sobre las agrestes montañas de Miramar. El Mare Nostrum ofrece un bautismo cotidiano a los que gustan de bañarse en sus aguas milenarias.

"Aquí, junto al mar latino,
digo la verdad.
Siento en roca, aceite y vino
vo mi antigüedad".

El mar, nuestro viejo mar Mediterráneo. Recuerdo, presencia, esperanza entrañable, no puede perecer jamás.

José María R. Tejerina. Médico cirujano y traumatólogo, escritor e historiador.

Es evidente que este horario establecido no se puede cumplir en los Institutos Politécnicos de Formación Profesional Marítimo-Pesquera. La falta de horas para la tecnología se suple con soluciones salomónicas: 1) Comenzar a las ocho de la mañana hasta la una y de cuatro a siete de la tarde. 2) Utilizar las horas de prácticas para teoría, cuando se puede, como el caso de los patronos. 3) Utilizar los sábados. ¿Se imaginan compaginar 13 asignaturas por término medio para cada titulación de las llamadas mayores?

Cuando he afirmado que los rendimientos académicos no pueden ser los que el sector espera, he querido poner de manifiesto el contenido antiguo de los programas. Un solo tema de frío para los mecánicos mayores, en todo un extenso temario de la asignatura de máquinas de vapor, donde se pide hasta los cambios de marcha de estas máquinas de museo, es un botón de muestra. Y no me vale el argumento de la base cultural de un mecánico, cuando solamente se dispone de un curso de nueve meses escasos para formarlo teórica y prácticamente. Es evidente que los programas que hoy en día se vienen utilizando están exentos de realismo.

Y no digamos de las dificultades que se han planteado para coordinar en los centros a dos tipos de alumnado totalmente diferenciados, unos con la básica cursada y otros con sólo una gran fuerza de voluntad. Es cierto que este problema es solamente coyuntural y que con la obligatoriedad de cursar estudios hasta los dieciséis años desaparecerá, pero se han hecho malabarismos y se seguirán haciendo durante unos años.

Se podrían escribir muchas más líneas. A buen seguro que todo aquel que se sienta interesado por este tema podría añadir algo más. Lo cierto es que estas enseñanzas requieren con urgencia un nuevo planteamiento. Es necesario que los sectores afectados tomen conciencia de que la formación de los hombres del mar es fundamental para sus intereses o, lo que es lo mismo, para los del Estado español.

No se puede volver atrás despreciando, sin más, la

Formación Profesional Especializada. Tampoco se debe caer en la tentación de discutir cuál de los dos sistemas, vigentes en la actualidad, es el más idóneo. Hay que conocer la realidad o lo que es lo mismo, determinar el perfil profesional, y de acuerdo con esto, elaborar una nueva estructura.

El mencionado perfil profesional, que ha de determinar cuáles son las funciones que ha de realizar un profesional tanto en el mar como en tierra, se ha de obtener en una mesa, diseñando la nueva política a seguir en esta enseñanza.

Más de una vez se me ha criticado el que propugne la realización del perfil profesional fuera de los centros de formación, y así es, porque, como profesor que soy, me doy perfecta cuenta de lo que es el egoísmo del enseñante. Normalmente se piensa que la asignatura que uno imparte es la más trascendente, y ello nos hace ser reiterativos y densos en la programación. Los centros han de ser el último eslabón, por otro lado el más importante. En ellos se han de establecer los conocimientos teóricos y prácticos previos que nos llevan a obtener ese profesional diseñado de acuerdo con la realidad.

También se me ha argumentado que este diseño ya existe en otros países y que se podría adoptar con las modificaciones oportunas. Esta solución me sería válida si en el país madre de tal estudio se dieran las mismas connotaciones que en nuestro Estado y no hubiera que adaptarlas. En ningún país europeo se aplican las normas de la Organización Marítima Internacional (IMO) a los pesqueros, y, por el contrario, en España sí, dadas las características de nuestra flota pesquera y la lejanía de los caladeros a los que hay que recurrir.

Emilio Balboa. Profesor numerario de Motores de Combustión Interna.

Métodos acústicos para el conocimiento de los mares

FIODOR KRIAZHEV

Según la leyenda, ya los antiguos fenicios, al escuchar el mar, podían determinar el desplazamiento de los bancos de peces. Pero, como orientación científica, la acústica marina es disciplina del siglo XX.

La catástrofe del "Titanic", que en 1912, de noche, chocó con un iceberg en el Atlántico, fue un móvil para los estudios conjuntos de Konstantin Shilovski, inventor ruso de la ciudad de Riazan, y el estudioso francés Paul Langevin, en la esfera de la hidroacústica. En 1916, estos investigadores recibieron la patente "Descripción de los aparatos y métodos de su aplicación para emitir señales submarinas orientadas a localizar obstáculos submarinos".

Sin embargo, las investigaciones acústicas del océano se iniciaron, de hecho, con el descubrimiento del canal acústico submarino y la propagación extrarremota del sonido por este canal, descubrimiento hecho en la segunda mitad de los años 40 por los científicos soviéticos Leonid Brejouskij y Lazar Rozenberg, y por los norteamericanos M. Young y J. Worzel (al mismo tiempo e independientemente).

En las profundidades marinas, la persona no equipada con aparatos especiales no ve, no oye y no habla. Bajo el agua, las ondas de radio y la luz prácticamente se extinguen instantáneamente, y no pueden servir para la comunicación, la observación y la dirección remota de los trabajos. Por esto, el océano, en comparación con la tierra, había sido poco estudiado y poco habilitado económicamente hasta hace poco tiempo. Sólo en los diez-quinque últimos años, con el desarrollo de la hidroacústica y la creación de un vasto espectro de aparatos acústicos, se empezó a penetrar enérgicamente en los secretos del reino marino.

Sirva como ejemplo el hecho de que de no haberse inventado la ecosonda, hoy conoceríamos el fondo oceánico mucho menos que la superficie de la Luna. Por los métodos acústicos, en las profundidades oceánicas se descubrieron más de diez mil volcanes, mientras que en la superficie se conocen cerca de seiscientos.

Los oídos electrónicos de los aparatos modernos muestran que el océano bulle constantemente: las erupciones volcánicas submarinas, las olas, los tifones, los bancos de peces, los motores de los barcos, el desplazamiento de los hielos, las lluvias, etcétera, producen ruidos constantes y diversos. Dado que el sonido (en especial de bajas frecuencias) se amortigua débilmente en el agua —basta con una potencia acústica de 10-15 vatios para establecer comunicación segura en una extensión de varios miles de kilómetros—, se ofrece la posibilidad de no sólo registrar el estado de la hidrosfera en un momento determinado, sino pronosticar su comportamiento con anticipación. Así, el sutil análisis realizado por investigadores soviéticos de las propiedades de frecuencia, de espacio y de tiempo que caracterizan el campo acústico del océano, permite registrar el desplazamiento de ciclones a una distancia de muchos miles de kilómetros, determinar la velocidad del viento, la altura de las olas, en la superficie estudiar un fenómeno tan interesante como las olas internas, cuando

(Pasa a la pág. 8)

Métodos acústicos

(Viene de la pág. 7)

en las profundidades del océano, con plena bonanza en las capas superiores, se desencadenan tempestades.

Al estudiar las voces del océano, los especialistas en hidroacústica han establecido que, en la mayoría de las regiones del mismo, el nivel de los ruidos en las profundidades en que se halla el canal acústico es mucho más bajo que por término medio en el océano: la cadena acústica, debidamente orientada, prácticamente deja de oír las capas superiores saturadas de ruido. El descubrimiento y el estudio de este efecto permite ya hoy crear dispositivos a prueba de interferencias para la comunicación submarina remota, así como distintos medios de dirección remota de aparatos científicos submarinos, a saber, de los robots.

En los últimos años se han efectuado importantes labores encaminadas a estudiar el fondo del océano. Como resultado se ha establecido la ley de variabilidad del campo acústico reflejado del fondo. El conocimiento de esta regularidad facilita la creación de nuevos aparatos para determinar con gran precisión la velocidad y la orientación de los barcos, para resolver los problemas de navegación (por ejemplo, durante la perforación del fondo) y ofrece la llave para los nuevos métodos de prospección de minerales, en particular, de concreciones de hierro y manganeso que cubren el fondo del océano en algunas regiones profundas.

La acústica del océano se halla aún en estado de formación. Pero estamos seguros de que en un futuro no lejano su importancia para la economía y su valor aplicado aumentarán con rapidez. Guiándose por el ruido de los hielos se podrán trazar rutas seguras de navegación en las regiones polares y por el ruido de la emisión acústica en las fallas de la corteza terrestre se podrá pronosticar los terremotos. Los campos de ruido, producidos por los peces, gambas, cangrejos y otros representantes de la fauna marina revelarán los lugares de su acumulación y permitirán evaluar sus reservas (es curioso que la técnica moderna registra la vibración de las válvulas del corazón de las ballenas a una distancia de 100-200 km.).

En la URSS, por medio de la bioacústica, se ha hallado el método de imitar el ruido que produce la corriente del agua en un banco de río, lo que permite atraer a los estuarios de los ríos limpios peces que van a desovar. Al mismo tiempo se ha logrado crear generadores de señales que espantan a los moradores del mar cuando ellos se acercan a los embalses contaminados. La elaboración de métodos hidroacústicos en el futuro permitirá pasar de la "caza y pesca" de hoy a la maricultura planificada. Los experimentos muestran que el "la brantío" acuático es mucho más fértil que el continental.

Constantemente se perfeccionan los métodos de la emisión de señales acústicas y su recepción. Para el estudio de los elementos acústicos ofrece buenas perspectivas la solución de los denominados problemas reversibles, cuando por la señal emitida y captada se determinan las propiedades de la capa acuática atravesada por esa señal. El futuro en el desarrollo de estos métodos será la tomografía acústica, que en la región oceánica dada permitirá, como en un roentgenograma, ver un cuadro detallado: olas superficiales e internas, corrientes, torbellinos, registran las diferencias de temperatura, la salida, densidad de la "población", el relieve y la estructura del fondo, etcétera.

Dentro de no mucho tiempo, gracias a las "omnividentes" ondas sónicas, ante la Humanidad se abrirán con claridad tres cuartas partes del planeta que antaño se asociaban con el mundo del inaccesible misterio y hasta de la hostilidad.—Fiodor Kriazhev. Director del Instituto de Acústica, de la Academia de Ciencias de la URSS.

Faceta desconocida del practicaje

PEDRO VIAÑA DEL CASTILLO

Conviene entender que la normativa marítima internacional, al incidir con fuerza en las estructuras nacionales del sector, reserve exclusiva competencia a las autoridades del pabellón del buque civil o a las distintas representaciones que de forma competente y responsable están obligadas a regular e intervenir en las diferentes zonas de la mar en que se produjo el accidente o siniestro marítimo.

La confusión o duda, no infrecuente en la navegación mercantil marítima, puede agravarse con una mala interpretación del contexto profesional marino y el significado limitado que representa el negocio comercial unilateralmente concebido pendiente del beneficio.

Y esto es así. Carentes de modernidad, seguimos recurriendo a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante de 20 de mayo de 1969, que en su artículo 15, ignorando catorce años de evolución técnica, profesional y el acento social que envuelve a los tripulantes de los buques mercantes, toda vía dispone que "corresponderá a la persona de nacionalidad española que, designada por el armador y en posesión... ejerce el mando del buque...".

Justo es reconocer, en razón del tiempo, el desconocido y actualmente incomprensible Real Decreto 3.327/1977, de 9 de diciembre, desconsiderando al profesional marino, no reflejado en la Ordenanza.

La distinción entre la actuación profesional no puede oscurecerse con la inclusión en otro tipo de gestiones impropias de su neto comportamiento, propiciando una unión atípica dentro del clásico negocio marítimo.

PERSPECTIVA ANTERIOR

La adhesión de España en el Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de abordajes de 23 de septiembre de 1910 es del año 1923, y en el artículo sexto se establece que "la acción en resarcimiento de daños sufridos por consecuencia de un abordaje no está subordinada a que se haya extendido una protesta ni a ninguna otra formalidad especial. No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje".

Durante el año 1963 se publicó un interesante libro en materia de seguros marítimos, que en relación con los casos de salvamento decía: "... y entre tanto, causará la correspondiente protesta haciendo relación de los servicios prestados, y aquí sí que es él el que debe hacerlos resaltar, ya que lo más probable será que el capitán del otro buque trate de restarle importancia".

Es abundante el número de sorpresas que depa-
ra el ejercicio comercial-marítimo, a veces obstruyendo o malinformando el punto principal de esclarecimiento exigente del accidente que, a la lar-

ga, desprestigian al profesional más pendiente de injusto privilegio que de idoneidad precisa en el funesto momento de realizarse con proyección ulterior negativa sobre el colectivo responsablemente cualificado, no adaptable al moderno mundo de la mar.

SERVICIO DE PRACTICAJE

Nuestro vigente Código de Comercio de 1885, en el que se transcriben preceptos de 1829 relacionados con el Código napoleónico de 1807 y de las Ordenanzas de Bilbao de 1737, se presta en sus disposiciones de carácter marítimo y marino al establecimiento inoportuno y regresivo del concepto multiforme del actual transporte marítimo civil.

En el artículo 834 del Código se expresa: "Si los buques que se abordan tuvieren a bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje, no eximirá su presencia a los capitanes de las responsabilidades en que incurran; pero tendrán éstos derecho a ser indemnizados por los prácticos, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir".

Aparece el Decreto de 4 de julio de 1958 sobre el Reglamento General de Practicajes, seguido más tarde por un complemento legislativo redundando en el asunto, subrayando el Decreto 1.018/1968, de 11 de mayo, por el que se regulan los servicios de practicaje en puertos y atracaderos particulares, lo siguiente: "El practicaje en atracaderos particulares situados dentro de los límites fijados para cada puerto, en lo que, según el artículo 45 del Reglamento General de Practicajes, es obligatorio este servicio, estará a cargo de la respectiva Corporación de Prácticos y se sujetará a lo dispuesto en el referido Reglamento".

Después de la segunda guerra mundial, los precios de la chatarra adquirieron considerable aumento, determinando la instalación de numerosos establecimientos genuinos para este tipo de industria y comercio en sitios claves de la costa.

En el competente "Vocabulario marítimo" de José María Ruiz Rodríguez, edición de 1958, se entiende por desguazar: "Deshacer completamente una embarcación inservible, de forma que se puedan aprovechar los materiales para otros menesteres".

Se comprueba, pues, no sólo el proceso de refundición de planchas de "buques inservibles", sino también el diferente destino de los "tipicales" instrumentos y equipos náuticos: cartas de navegación, botes y balsas salvavidas, chalecos para el mismo fin, extintores, y dejamos a un lado las anclas de servicio y respeto, por ser muy pesadas y no encajar en la intención de los aficionados a la mar y a sus cosas.

España está fielmente integrada en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

PROCESO REAL

Tratándose del desguace de buques, el proceso aparentemente mortuorio (los buques y embarcaciones tienen personalidad administrativa), conexionado con el relativo tiempo de explotación del buque en base a su antigüedad o el condicionado del mercado de fletes; la unidad de transporte marítimo llega al muelle del establecimiento, en general, precedida de un contrato de fletamiento por un solo viaje al puerto "ad hoc", que servirá las aspiraciones de gestión de la empresa marítima sin mayor consideración.

El azar, la incapacidad profesional u otro tipo de circunstancias, pueden originar el choque contra boyas, muelles, abordajes, etcétera, por parte del buque que enarbola pabellón propio y exhibe en el coronamiento de popa su puerto de matrícula y solicitó el servicio de practica.

Con el buque navegando por sus propios medios, tripulación reglamentaria (de acuerdo con su país), el problema se reduce a aplicar la disposición del artículo 9.º del Reglamento: "El práctico, como asesor técnico del capitán, señalará la derrota de la nave desde que la aborda a la entrada de los puertos hasta su fondeo o amarraje en el lugar seguro o hasta dejarla en franquía a la salida de aquéllos, así como los movimientos dentro del mismo, indicando al capitán los rumbos o maniobras precisas a tales fines... En el desempeño de los anteriores cometidos y cuando por inexactitud o error de las indicaciones por él formuladas para la determinación de los rumbos o maniobras aconsejadas se causen daños al propio buque o a terceros, el práctico será responsable de los mismos, sin perjuicio de las responsabilidades que para el capitán y naviero se establece en el artículo 618 del vigente Código de Comercio".

Queda clara la calificación de servicio obligado, además razonable, en la doble subordinación al capitán del buque mercante al abocar al puerto y la acción de atraque, previa designación de la autoridad correspondiente, que decide según posibilidad y estimación del servicio y demás características de maniobra.

Otras veces, los buques destinados a desguaces, ligados a un contrato de remolque-transporte independiente del contrato remolque en el interior del puerto, llegan a la bahía sin tripulación propia en el remolcado, incluso sin bandera; pues, efectuada la compraventa internacional, dado el condicionado que envuelve el negocio marítimo, que en gran parte soporta el imprescindible seguro marítimo, el éxito de la operación queda ceñido al comportamiento de la empresa remolcadora hasta la bahía del puerto de destino, ya que detrás el resultado depende del segundo funcionamiento: atraque al muelle de desguace.

En estas condiciones quedó el buque fondeado a la espera definitiva de amarre para parcial y nueva aplicación del conjunto unitario. La estancia en el fondeadero, su seguridad, depende del personal que la empresa de tierra coloca a bordo, terminado el contrato de transporte del "objeto barco"; personal, por cierto, con su debida libreta de inscripción marítima, y algunos de sus trabajadores, con embarques y desembarques en buques civiles, desempeñando las respetables plazas de cocinero de barco, camarero y marmitón, pero alejados con exceso de la capacidad necesaria del mantenimiento y seguridad del buque exigente no como dotación, sino como tripulante cualificado

Cartas al director

LOS PESCADORES SANTURZANOS COLABORAN CON EL I. E. O.

Señor director:

En el número de Hoja del Mar del pasado mes de diciembre se publica una noticia en la que se alude a supuestas dificultades que los biólogos de este Instituto encuentran en la lonja de Santurce (Vizcaya) para recoger los datos necesarios para los estudios que están realizando sobre las poblaciones de peces explotadas por las flotas del Cantábrico. Debe, sin duda, tratarse de un malentendido, puesto que nunca hemos tenido el menor problema con

la lonja ni los pescadores santurzanos; al contrario, esta lonja, como prácticamente en la totalidad del litoral, la colaboración que hemos encontrado normalmente ha sido franca, abierta, cordial y en extremo útil.

Me es grato hacerlo constar así y te quedaría muy reconocido si pudieses publicar estas líneas en la revista que tan acertadamente diriges para enderezar este involuntario entuerto.

Orestes Cendrero, director del Instituto Español de Oceanografía (IEO).

para definir de "quilla a perilla" la función de cualquier buque mercante, una vez que forma parte de su dotación en que el individual ejercicio es anterior y contractualmente señalado.

En las condiciones referidas respecto a número y calidad, embarca el práctico para cumplir su servicio. Aquí sí que cabe preguntarse si realmente el práctico va a efectuar un servicio a instancia de un agente marítimo, no requerido por el capitán del buque predestinado carente de mando y tripulación propia, o por el contrario, una interpretación interesada del Reglamento de 1958 y demás intereses sin rigor jurídico le impelen a una asunción de mando dejando el puro consejo técnico por la decisión ejecutiva real legalmente sujeta a lo establecido en el cuadro indicador de tripulaciones y seguridad marítima interior, con menosprecio de la estructuración legal marítima, sin subrayar la profesionalidad, hoy justamente de requisito universitario.

Se evidencia en tales circunstancias una responsabilidad de la corporación de prácticos, que prácticamente anula y no reconoce la legal exigencia de mando de un buque mercante a través de su capitán, jefe de máquinas y demás personas cualificadas operantes en un buque en alta mar o en el interior de un puerto que puede resultar negativo al considerar la estructura actual de la Marina Mercante, reclamando absoluta ausencia minifundista para su justo desarrollo; es decir, el de España y sus marinos.

NUEVO CONDICIONADO

Puede pecar de ingenuidad o de ignorancia la responsabilidad económica de un servicio obligado, de escasas millas navegadas, con máquina en atención, supeditado al consejo técnico del práctico en base a un conocimiento exhaustivo y actual de entrada al puerto de destino y exacto desconocimiento del buque a maniobrar, no obstante la inmediata información del capitán sobre la capacidad maniobrera del mismo, que de inmediato obliga al mando real del buque a soportar, toda o parte, la responsabilidad concurrente ante un evento desgraciado; que en razón del servicio obli-

gado no puede eludirse la responsabilidad, sino justificar el correcto comportamiento. No puede confundirse la necesitada promoción y desarrollo del servicio de practica, reclamada antes del año 1958, alcanzando tras veinticinco años una completa revisión del ejercicio y de su Reglamento, que está fuera del servicio moderno del transporte marítimo civil, con las derivadas de una entrada, fondeo o atraque que, tratándose de "particularidad", alcanza cotas altas de resolución legal acertada.

En buena lógica, un servicio debiera excluir responsabilidad alguna al mismo, en tanto en cuanto careciera de obligatoriedad. Si, como señala el artículo 835 del Código de Comercio, es requisito formal la presentación de una protesta para ulteriores comparaciones y resultados económicos de exclusiva competencia del capitán del buque mercante, habrá que preguntarse, seriamente, si la realidad del que "ejerce el mando de la nave" (grave error conceptual de la ordenanza en vigor), en esos buques sin tripulación (inexistencia del rol), moviéndose dentro del puerto, goza del grado de atribuciones de pura identidad marítima que le facultan para legalmente protestar o, sin querer, se encuentra inmerso en las intrínsecas actividades del comercio terrestre, no correctamente representadas por un marino en activo.

La futura adaptación del práctico como profesional controlador sirviéndose de los distintos sistemas de detección marítima en estrechos y derrota, próximas a puntos de la costa concurridos y objeto de zona de recalada constituye una inmediata aspiración marinera digna del mayor elogio respecto a la gran seguridad marítima que encierra. La verdad, y esto se desprende observando los accidentes y siniestros del "Urquiola", "Camino Moncloa" y "García Lorca-Perfecto Capi", que antes hay que regular la navegación próxima a la entrada de los puertos en función de factores diferentes a la maniobra y responsabilidad profesional ejercitada en el interior de los puertos, como punto de arranque de un perfecto plan de servicio marítimo que nos lleve a ese perfeccionamiento profesional náutico, no de mesa, sino de realidades justificadas por la ausencia de accidentes y grado profesional idóneo.

Una lonja de película

"Va a quedar una lonja de película", nos dice el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, Pedro López Lorente.

"El pasado día 19 firmamos el contrato de la construcción de la fábrica de hielo, y el jueves, con la Junta del Puerto, la concesión administrativa de la parcela que vamos a ocupar. Si todo sale bien, esperamos tener en servicio la fábrica antes de seis meses. Y también hay un proyecto de remodelación de la lonja que pretendemos ultimarlo antes de que termine 1984. La totalidad de nuestras realizaciones está presupuestada en setenta y cinco millones de pesetas".

Pedro López, hombre que va a lo práctico, nos sigue diciendo que, con respecto a la fábrica de hielo, "la parte de frío correrá a cargo de la Casa Ramón Vizcaino, y la obra Civil la efectuará una empresa cartagenera, aún sin decidir, pero esperamos que la obra se inicie antes de que llegue el mes de febrero. El total a invertir en este capítulo se acerca a los cincuenta millones de pesetas".

Al preguntarle por la utilidad de esta mejora, nos manifiesta que "con la fábrica de hielo se elimina de una vez para siempre la penosidad de la carga a mano del hielo, aparte de que el precio de coste del mismo será bastante inferior. Al año se suelen gastar de 4.000 a 5.000 toneladas, aunque eso es bastante relativo. ¿Qué cómo se va a pagar? el FROM nos ha prometido una gran subvención, y el resto, con el patrimonio de la Cofradía". Al decir de nuestro entrevistado, "se beneficiarán, aparte de las embarcaciones cartageneras, las que siendo del sector pesquero hagan escala aquí, con lo cual se potenciará la Cofradía de Pescadores cartagenera. No quiero dar nombres, pero sí agradecer a las personas y organismos que desde el mes de septiembre vienen trabajando para que esto sea realidad, yendo incluida una gran dama, cuyo nombre desea que permanezca en el incógnito".

En su conjunto, el proyecto de remodelación de la lonja, que asciende a 74.900.000 pesetas, comprende: adquisición y montaje de fábrica de hielo en escama automática, con dos generadores de diez toneladas cada uno de Producción y un silo de almacenamiento de 40 toneladas; cámara de conservación de pesca con una superficie de 150 metros cuadrados; adquisición de básculas automáticas, carretillas de transportes de cajas, cajas envase y contenedores para almacenamiento; modificación y ampliación de naves de subasta en Lonja, servicio de Lonja y equipamiento de oficinas, y adquisición de

dos microordenadores con enlace directo con la Secretaria General de Pesca.

La superficie actual de la lonja es de 720 metros cuadrados, pero contará con 393 metros más —que suponen el 54 por 100 de incremento—, así como otros 549 en superficie reformada y ampliada en oficinas, cámara frigorífica, sala de reuniones y archivo, en dos plantas.

Finalmente, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena nos dice que "la Cofradía también está realizando gestiones para habilitar un puerto pesquero en Cabo de Palos capaz de albergar a toda nuestra flota, que la integran unas cuarenta embarcaciones, buscando la proximidad a los caladeros y el ahorro de combustible, que con el aumento de 4,50 pesetas el litro nos pone todavía más difícil nuestra supervivencia".—Monerri. "La Verdad", Cartagena, 8 de enero.

Las Cofradías no pueden desaparecer

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores declaró a este periódico, en relación con la posible desaparición de estos organismos y una hipotética desviación de fondos públicos para fines políticos, que "no son ciertas esas acusaciones, al menos en cuanto a Cofradías reales y operativas". Sobre la posible desaparición de las Cofradías, añadió Muñiz Guardado que "ni con un Decreto-Ley podrían desaparecer las Cofradías. Podrían quizá cambiar de nombre, por agrupaciones, por ejemplo, pero no desaparecer. Son organismos muy antiguos y cumplen una función. Lo que se está haciendo es un estudio de adecuación de los estatutos a la sociedad moderna...".

Continuando con sus manifestaciones al respecto, expuso Muñiz Guardado que en el estudio actualmente en marcha, acerca de la forma de llevar a cabo la actividad por las Cofradías "se está contemplando, entre otros puntos, la forma en que funcionan los sectores pesqueros en otros países".

En este punto, señaló Muñiz Guardado como ejemplo las agrupaciones de productores y las asociaciones de empresarios, relacionando tales denominaciones como hipotéticos cambios que podrían introducirse en cuanto a la estructura de las Cofradías, sobre las que recalco igualmente su antigüedad y, a su juicio, eficaz e indispensable labor que cumplen, para lo que podrían "cambiar de nombre quizá para no desaparecer, y es más, pienso que ni con un Decreto-Ley podrían desaparecer...".—"La Voz de Asturias". Avilés, 24 de diciembre.

Invalidez permanente, jubilación, viudedad, orfandad, etc.

Incremento de pensiones, con efectos de enero 1984

Todos los que ya eran pensionistas de invalidez permanente, jubilación, viudedad, orfandad, en favor de familiares o subsidiarios de invalidez provisional en el mes de diciembre de 1983, habrán visto incrementadas sus percepciones desde enero de 1984, si su importe era inferior o igual a 187.950 pesetas.

Los incrementos han sido los siguientes:

— El 8 por 100 si la pensión no superaba 70.000 pesetas, excluidas la parte de SOVI común, el complemento al mínimo, si lo tenía, y la protección familiar.

— 5.600 pesetas para las comprendidas entre 70.005 y 187.950 pesetas mensuales.

Las pensiones de SOVI no común han experimentado las siguientes subidas:

— Vejez e invalidez: 1.415 pesetas.

— Viudedad, cuyos titulares sean mayores de sesenta y cinco años: 1.210 pesetas.

— Viudedad de menores de sesenta y cinco años: 1.030 pesetas.

A estas últimas se les incrementará su pensión en otras 180 pesetas a partir del día 1 del mes siguiente a aquel en que cumplan dicha edad.

Aquellos que perciban más de una pensión han tenido una revalorización igual a la indicada, excepto las de SOVI, pero aplicada a la suma de todas ellas.

Si, una vez revalorizada, las pensiones siguientes no alcanzarán las cantidades que a continuación se detallan, pasan a éstas, excepto si el titular ha percibido por rentas de capital o de trabajo o por otros ingresos más de 450.000 pesetas en 1983.

DECLARACION DE LOS PENSIONISTAS

Todos los pensionistas deberán devolver uno de los ejemplares de la notificación de mejora que se les remitirá, especificando claramente su domicilio actual y el número correcto de su Documento Nacional de Identidad. Sólo así podrá el Instituto Social de la Marina remitirles individualmente informaciones que les interesen.

Los que perciban otras pensiones u obtuvieron en 1983 rentas o ingresos superiores a 450.000 pesetas, deberán, además, hacerlo constar. De no hacerlo, no tendrá efectos retroactivos la diferencia en más que pudiera resultar en el caso de haberse efectuado una revalorización inferior a la que corresponda.

Cuantías mínimas

CLASE DE PENSION	Titulares	
	Con cónyuge a cargo Ptas./mes	Sin cónyuge a cargo Ptas./mes
Jubilación:		
Titular con sesenta y cinco años	26.160	25.450
Titular menor de sesenta y cinco años	22.875	22.255
Invalidez permanente:		
Gran invalidez, con incremento del 50 por 100	39.240	38.175
Absoluta	26.160	25.450
Total: Titular con sesenta y cinco años	26.160	25.450
Viudedad:		
Titular con sesenta y cinco años	—	19.360
Titular menor de sesenta y cinco años	—	16.705
Orfandad:		
Por beneficiario	—	7.535
En la orfandad absoluta, el mínimo se incrementará en 16.705 pesetas, distribuidas, en su caso, entre los beneficiarios.		
En favor de familiares:		
Por beneficiario	—	7.535
Si no existe viuda ni huérfano pensionista:		
— Un solo beneficiario, con sesenta y cinco años	—	19.360
— Un solo beneficiario, menor de sesenta y cinco años	—	16.705
— Varios beneficiarios: el mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que resulte de prorratear 9.170 pesetas entre el número de beneficiarios.		
Subsidios de invalidez provisional	—	18.925

PESCA, UN SECTOR DE VIVA ACTUALIDAD

“Hay que tener cuidado cuando los pescadores se salen de sus casillas”, decía una representación del sector, según recogemos en otro lugar de la presente edición. No es para tanto, ni ese es el talante que caracteriza a los trabajadores del mar. Pero sí hay que considerar, en cambio, que mientras el trabajo en la mar siempre fue una aventura permanente, por cuanto comporta de riesgo y de

incertidumbre, su realidad social, con cuantos problemas conlleva, permanecía soterrada. Y es ahora, en cambio, al hacer valer sus derechos los hombres de la mar, mediante un paro que, al decir de un patrón mayor alicantino, no tiene precedente, cuando se abre paso en la actualidad más viva, y con esa andadura da un aldabonazo, que se ha dejado sentir en toda la opinión pública. La Admi-

nistración ha manifestado que la subida del precio del gasóleo B era inevitable, porque la carrera del dólar así lo impone, si bien este incremento porcentual es el más bajo de los últimos cinco años.

Exponemos las razones del sector y de la Administración ante el paro de la flota (no unánime) del 16 de enero y una crónica de cómo se produjo en Alicante, donde el amarre fue total.

Paró parte de la flota de bajura a causa de la subida del gasóleo

Madrid

A la hora de escribir estas líneas, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores había aplazado su decisión de un nuevo amarre de la flota para el día 23 de enero, como prueba de buena voluntad, y a la espera de que en los próximos quince días la Administración propiciase medidas tendentes a solucionar la dificultad económica en que se encuentra el sector y las posibles compensaciones a la flota de bajura por la reciente, e irreversible (según la Administración), subida del gasóleo B.

El primer amarre se efectuó el día 16, y tanto fuentes oficiales como de la Federación coincidieron en señalar que la incidencia de la convocatoria fue superior en el Norte que en el Sur de la Península. De todas formas, y aunque la desigualdad de estos datos facilitados por ambas fuentes fueron evidentes, buena parte de los 12.000 barcos de la flota de bajura española permanecieron en sus puertos base.

Dentro de las actuales dificultades, de toda índole (falta de caladeros, sobreexplotación, acuerdos con terceros países, costes, etcétera), del sector, la subida del gasóleo B ha sido la gota que ha colmado el vaso.

La subida fue aprobada por el Consejo de Ministros del pasado día 4 de enero, y fue fijada en 42 pesetas litro, lo que ha supuesto un aumento del 12 por 100 con arreglo al precio que venía rigiendo y que estaba fijado en 37,50 pesetas litro. Permaneciendo la misma cantidad de 7,65 pesetas por litro en la subvención.

Según la información que facilitó el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente J. Muñiz, paró el 100 por 100 de la flota pesquera española de bajura, a excepción de los puertos de Adra (Almería) y alguno de Huelva.

Las mismas fuentes aseguraron que la flota pesquera gallega estuvo totalmente paralizada, al igual que la

de Santander y el País Vasco, y en Asturias lo estuvieron 800 embarcaciones.

Sin embargo, otras noticias indicaban que en la flota del Sur la respuesta a la convocatoria de amarre fue muy desigual. Decidieron trabajar normalmente las Cofradías de las provincias de Almería, Granada y Málaga. En Huelva hubo paro en sólo parte de su flota, y en Cádiz, el paro fue prácticamente total.

También tuvo amplia respuesta afirmativa el amarre en las flotas catalana y alicantina, secundándola prácticamente la totalidad.

Sin embargo, en las islas Canarias —cuyos problemas son muy específicos— la convocatoria no tuvo eco en Gran Canaria y fue relativo en Tenerife, en donde sólo la secundó la flota atunera de bajura.

En la región valenciana, y según noticia de nuestro corresponsal, la huelga fue total y, como en el resto del país en donde tuvo éxito, fue cerrada también la lonja.

RAZONES DE LA ADMINISTRACION

Para el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, la razón que ha motivado el aumento del gasóleo B es la vertiginosa subida del dólar en los últimos tiempos. “El Gobierno —dice— tomó la decisión, impuesta por la evolución de la economía internacional, de fijar el precio de ese combustible en 42 pesetas el litro; pero me atrevería a decir que el coste del refino de los crudos está por encima de esa cantidad”. Según el director general, hay que considerar también la evolución que el gasóleo para pesca experimentó en los últimos años.

Según González Laxe, en 1979 el gasóleo subió dos veces, con un aumento total del 69 por 100. En 1980, tres veces, con un total del 142,9 por 100. En 1981, otras dos veces, con el 33,6 por 100. En 1982, una vez, con el 18,9 por 100. Y en



Representantes de las Cofradías de Pescadores y armadores de pesca se reunieron con el director general de Ordenación Pesquera (primer término en la foto) para tratar sobre el posible amarre de la flota. A la izquierda del director general, el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

1983 no se registró aumento alguno.

Estas cifras demuestran, según el director general de Ordenación Pesquera, que el incremento de este año ya está por debajo del aumento anterior; es decir, que va disminuyendo este impacto. “Y hay que tener en cuenta —afirmó— que el sector pesquero sólo paga 32,85 pesetas de las 42 del precio oficial, ya que tiene una desgravación de 1,50 y 7,65 pesetas por litro, por lo que quizá sea el sector que menos tenga que abonar en el coste del combustible, factor importante en los gastos de explotación. Además, en los Presupuestos Generales del Estado se considera una subvención de cerca de 7.000 millones de pesetas, destinada a cubrir parte de los gastos del gasóleo pesquero”.

Por otro lado, conviene señalar que la flota pesquera en los puertos españoles consume cerca de 1.000 millones de litros anuales de gasóleo, y que de esta actividad viven cerca de 105.000 trabajadores que inducen, a su vez, unos nueve puestos de trabajo por cada uno.

MUÑIZ: “LA ACTIVIDAD YA NO ES RENTABLE”

Según el presidente de la Federación de Cofradías, Muñiz Guardado, “esta subida del combustible prohíbe a los barcos que puedan salir a faenar. La actividad ya no es rentable”. “Y además —declaró— hay una segunda cuestión, y es que los barcos trabajan por el sistema ‘a la parte’, es decir, que toda incidencia repercute en el trabajador y, al ser ello así, éste prefiere ir al paro, sabiendo que va a ganar unas 35.000 pesetas, en

vez de salir a la mar, en donde no va a ganar un duro”.

No menos inquietud ha producido la subida del gasóleo entre los armadores. Para el secretario general de la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras, Antonio García Espinosa, “el momento de la subida no ha podido ser más inoportuno. Tenemos ahora el problema de la reducción de la flota que faena frente a Marruecos. La CEE no ha firmado acuerdo ni plan alguno de pesca para el presente año, y las dificultades para llegar a un acuerdo con Portugal parecen cada vez más grandes”.

Según García Espinosa, aunque el aumento del precio del gasóleo ha sido del 12 por 100, para el armador ha representado el 15,87 por 100, porque “el precio oficial antes de la subida era de 37,50 pesetas y nosotros pagábamos 28,35 pesetas, tras la desgravación de 1,50 pesetas por manguera y la subvención de 7,65 pesetas litro. Pero como al aumentar 4,50 pesetas en el precio oficial no se han aumentado, correlativamente, la desgravación y la subvención, resulta que no es el 12 por 100 como dice el Gobierno, sino el 15,87 por 100 lo que nos han subido a nosotros”.

En resumen, que por lo menos hasta el cierre de este número de Hoja del Mar, el sector pesquero de bajura español está muy revuelto, pero esperanzado, y pendiente de que por la Administración, y ésta a su vez por quizá, la vía de un precio de garantía y de una serie de ayudas, pudiese solucionarse el conflicto y no acudir a la decisión —ahora en suspenso— del amarre total e indefinido de la flota, con las serias consecuencias que ello tendría para todo el país.

Aumento de aranceles de importación de la pesca

Madrid

El aumento en los derechos compensatorios de importación de pescado al mercado español ha producido malestar a las autoridades europeas del sector, informaron a Efe intermediarios europeos.

Las mismas fuentes han agregado que estas subidas decididas por la Administración española, y publicadas en el "BOE", están provocando que operaciones contratadas en firme no se estén realizando.

El "Boletín Oficial del Estado" del día 14 de enero publicaba una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda en la que se fijaban las nuevas cuantías del derecho compensatorio variables para las importaciones de pescado en la Península e islas Baleares.

En la serie de productos enumerados en esta disposición destaca la cuantía de 500.000 pesetas por tonelada métrica neta para la importación de anguila viva y las 250.000 pesetas para la de merluza y pescadillas frescas.

Estos intermediarios, que tienen sede en España y que operan en todos los países europeos, agregaron que el momento para cualquier negociación internacional en la que intervenga España es "muy delicado" porque, en su opinión, la Administración pesquera española está adoptando medidas de protección de sus armadores, muy duras para el resto de los países.

Representantes de la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca justifican estas medidas en la necesidad de que España "replique" de alguna manera a los planteamientos restrictivos de las autoridades europeas para la flota española vetando así por los intereses del mercado español de consumo.—Efe.

Control de pescado de importación

Irún

Los servicios de control de las importaciones de pescados a través de la frontera de Irún se reforzaron el pasado 23 de enero.

Los funcionarios del servicio fiscal llevan a cabo la manipulación, pesaje y despacho de los mismos para el cobro del canon de derechos reguladores.

Los pasos fronterizos iruneses, los más importantes de España por su volumen de comercio tanto de importación como de exportación, habían registrado en las dos semanas anteriores un considerable descenso en el paso de pescados importados.

El descenso se debe a la entrada en vigor, el 9 de enero, de las nuevas medidas arancelarias.—Efe.

Negociaciones pesqueras con Canadá

Madrid

Las autoridades de pesca de España y Canadá han fijado los días 7, 8 y 9 de febrero para iniciar en Ottawa conversaciones para la elaboración de un nuevo acuerdo pesquero, informaron fuentes del sector.

La relaciones pesqueras entre los Gobiernos de Madrid y Ottawa han sufrido durante dos años una pausa al no haber podido llegar a un acuerdo mínimo, a pesar de las múltiples conversaciones llevadas a cabo entre ambas Administraciones con sus respectivos sectores.

Durante este paréntesis las Cortes españolas ratificaron la incorporación de España, como miembro de pleno derecho, al máximo organismo internacional de pesca del Atlántico Norte (NAFO).

Las fuentes canadienses consultadas por Efe manifestaron que el momento de esta relación bilateral se caracteriza por el deseo del sector pesquero de ambos países en facilitar las posibilidades de pesca a la flota española, bien por la captura o por la venta, y en la firmeza del Gobierno canadiense en los planteamientos

reiteradamente expuestos sobre las cuotas de captura de bacalao que conceden a las flotas extranjeras, entre las que se encuentra la española.

Los argumentos de la actitud canadiense, que se derivan del informe Kyrbi, elaborado por técnicos de este país, expresan taxativamente que la cuota de bacalao que conceder a las flotas extranjeras que faenan en sus aguas deberá ser "equilibrada" y siempre condicionado a las facilidades que los mercados de estos países concedan a los productos que desde Canadá se exporten.

Canadá ha fijado para España una cuota de 5.000 toneladas de bacalao para la flota española para el año 1984. Esta cuota es independiente a la que corresponda a España como miembro de NAFO. Previamente a las reuniones que se celebrarán a primeros de febrero, el próximo día 30 de este mes la Administración española convocará al sector que faena en aguas canadienses para conocer su opinión y elaborar los planteamientos básicos que sirven de inicio en dicha negociación con las autoridades de Canadá.—Efe.

El secretario de Estado, Manuel Marín, en Lanzarote:

Este año debe firmarse el último acuerdo con la CEE

Arrecife de Lanzarote

Manuel Marín, secretario de Estado para las Relaciones con la Comunidad Económica Europea, considera que en este año debe firmarse el último acuerdo anual sobre pesca entre España y la CEE.

"Para la primavera próxima deben abrirse negociaciones en el capítulo de pesca, que finalicen antes de 1985 y evitar de este modo mayores regresiones en las condiciones impuestas por la Comunidad", añadió Marín, quien se encuentra en Arrecife de Lanzarote.

Para el secretario de Estado es prioritario que España cierre durante este año el capítulo pesquero, aunque eso provoque difíciles soluciones, pero siempre más positivas que los acuerdos que podrían conseguirse anualmente en 1985 y 1986", dijo.

Según Marín, en el mes de marzo deben comenzar los viajes a las distintas capitales europeas, "para rom-

per la inercia y que el elefante de la Comunidad empiece a andar", estimó.

Respecto de Canarias, el secretario de Estado dijo que el tema será presentado en Bruselas los días 26 y 27 de febrero próximo y espera que no difiera fundamentalmente de la postura presentada por el presidente del Gobierno canario, Jerónimo Saavedra, hace unos meses a Felipe González.

Saavedra entregó en su día al presidente del Gobierno español un acuerdo alcanzado por amplia mayoría en el Parlamento regional canario, en el que se solicita la integración de Canarias en la CEE, pero no en la unión aduanera.

Manuel Marín explicó que las negociaciones sobre las cuestiones específicas de Canarias son técnicamente muy complicadas y durarán por lo menos dos o tres meses de trabajo.—Efe.

Mauritania libera a 27 pescadores españoles

Madrid

El Gobierno mauritano ha liberado, el 18 de enero, a 27 pescadores españoles que estaban retenidos en aquel país desde noviembre del pasado año, acusados de faenar ilegalmente.

La confirmación de este hecho ha sido transmitida por el embajador de este país en Madrid al secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver.

Las razones de esta liberación responden a un acto de "buena voluntad" del Gobierno de Nouhakhot hacia el de Madrid, según ha expresado el embajador mauritano a las autoridades españolas.

Los pescadores españoles liberados son miembros de las tripulaciones de los barcos "Vázquez Pelayo" y "Lolita Gómez" y regresarán a España próximamente.—Efe.

Diputado del Grupo Popular viaja a Mauritania

Arrecife de Lanzarote

Manuel Fernández Escandón, diputado por el Grupo Popular, ha informado a Efe que viajó a Mauritania para entrevistarse con las autoridades de este país con el objeto de facilitar un acuerdo pesquero.

Escandón señaló que, dentro de una política de Estado, pretende colaborar con el Gobierno español para que se alcance un acuerdo pesquero satisfactorio entre ambos países.

El diputado del Grupo Popular agregó que "en esto estamos todos de acuerdo", y recalzó que la flora artesanal es la que está más afectada por la ventana Norte cerrada por Marruecos, que se beneficiaría de un acuerdo con Mauritania.

Sobre las condiciones solicitadas por Mauritania para llegar a un acuerdo con España, Escandón resaltó que sería importante acceder a la línea de transporte marítimo subvencionada que traería consigo un mayor comercio entre Canarias y ese país africano.—Efe.

"Pescamos juntos ahora y continuaremos haciéndolo"

Madrid

El pasado día 9 de enero llegó a España en visita oficial el ministro de Pesca Marítima y Marina Mercante marroquí, Ben Salem Smili. Esta visita respondió a lo establecido por las autoridades de ambos países con el fin de evaluar el grado de cooperación bilateral, especialmente en el ámbito marítimo. Por esta razón llegó acompañado de un grupo de hombres de negocios de su país, que establecieron contactos con sus colegas españoles para estudiar la posibilidad de colaboración en materia de construcción, reparación naval y conservación de especies. En Vigo afirmó que España y Marruecos pescan juntos ahora y seguirán haciéndolo.

A su llegada a Madrid, Ben Salem Smili declaró que la colaboración de España hacia el paso de trabajadores marroquíes por su territorio es ejemplar. Afirmó que actualmente no hay contencioso alguno entre pescadores marroquíes y españoles, aunque siempre haya algunos que no cumplen los reglamentos y han de ser sancionados. También agregó que Marruecos y España desarrollan sus relaciones según acuerdos de diciembre de 1979 y agosto de 1983, en materia de pesca marítima y Marina Mercante, y que los convenios firmados estos años constituyen un primer paso para una mejor colaboración en otros sectores.

Posteriormente, el ministro marroquí se desplazó a Vigo, en donde visitó sus astilleros, almacenes frigoríficos, industrias relacionadas con el sector pesquero y la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera, en donde presidió un acto de hermanamiento entre ésta y su homónima de Agadir.

En dicho acto el señor Smili dijo que le resultaba especialmente agradable "participar en un acontecimiento que consagra nuestra fructuosa cooperación en materia de formación marítima". "Estoy convencido —continuó diciendo— que ambas Escuelas sacarán de este hermanamiento el mejor provecho del saber de los hombres, estimuladas por la misma idea hacia la cual convergen nuestros objetivos para conseguir una mejor explotación del mar". Añadió que de esta manera se sella la amistad entre España y

Marruecos. "Estad tranquilos, pescaremos juntos ahora y continuaremos haciéndolo", finalizó diciendo.

Anteriormente había tomado la palabra el secretario general de Pesca Marítima español, Miguel Oliver, para señalar, entre otras cosas, que dos países como son España y Marruecos han iniciado una andadura que está basada en un acuerdo "que nos va a llevar a una colaboración durante un periodo de cuatro años"; resaltando a continuación que, en este camino, "es un paso muy importante el hermanamiento de la Escuela Náutico-Pesquera de Vigo con la de Agadir. Seguidamente recordó que desde hace cuatro años alumnos marroquíes se forman en escuelas españolas, y por tanto este acto de hermanamiento significa "seguir profundizando en la colaboración entre los dos pueblos".

En su recorrido por el sector ma-

ritimo-pesquero vigués, el ministro de Pesca y Marina Mercante marroquí resaltó que la mejor colaboración se viene ya efectuando a través de las sociedades mixtas, y que en este terreno han trabajado durante su visita los empresarios marroquíes que le acompañaban. También indicó que se ha firmado un contrato de fabricación de redes de pesca, que se podrán constituir industrias de conserva, de transformación, construcción de frigoríficos y fabricación de material de pesca. Por otro lado existe un mutuo interés en instalar en Marruecos asociaciones varias entre empresarios de ambos países.

Por último, Ben Salem Smili manifestó que, de los 25 barcos encargados a Astilleros Santo Domingo y Freire, ya se han entregado 14, y que Marruecos prevé asociarse con ambas firmas para la constitución de empresas mixtas.



Efe
Carlos Romero, ministro español de Agricultura y Pesca (derecha), con su colega marroquí, Ben Salem Smili.

Colaboración hispano-marroquí en tráfico marítimo

Madrid

España y Marruecos han llegado a varios acuerdos sobre seguridad e índices de contaminación en el paso del estrecho de Gibraltar, informa el Ministerio de Transportes.

La situación del tráfico marítimo en el Estrecho fue analizada en una reunión que han mantenido los directores generales de Marina Mercante de España y Marruecos, Fernando Salvador y Rhanmi Tijaniy, respectivamente.

También han analizado la situación de los transportes marítimos entre los dos países, así como el grado de colaboración en la formación de oficiales de la Marina Mercante y del transporte de pasajeros y mercancías.

Han acordado también, dentro del clima de cooperación entre ambos países, hermanar el Instituto Superieur des Etudes Maritimes (ISEM) de Casablanca con la Escuela Superior de la Marina Civil de Santa Cruz de Tenerife.—Efe.

Los barcos que tienen solicitada licencia pueden seguir pescando en Marruecos

Madrid

Las autoridades marroquíes permiten faenar a los barcos incluidos en la lista de petición de licencias para el primer trimestre de 1984 mientras éstas se tramitan, según informaron fuentes diplomáticas españolas.

Las patrulleras marroquíes tienen las citadas listas con la orden de permitir las capturas a los barcos incluidos en ellas.

El régimen de licencias acordado se elabora trimestralmente, previo pago de la licencia y canon. La tramitación de los desembolsos la hace la Secretaria General de Pesca, aunque el dinero procede de los armadores.

Los armadores, por dificultades económicas, intentaron hacer una entrega parcial con un cheque que comprendiera parte del pago total (para el día 20 de enero), pero las autoridades de Marruecos manifestaron su preferencia por que el total del pago se realizase de una vez y no expedir las licencias hasta que no se estuviese al corriente en los desembolsos.

La Secretaria General de Pesca española fue la que recomendó a los barcos la conveniencia de que se retirasen (antes del 1 de febrero) de la zona en tanto no se efectuasen los pagos.

UNA SORPRESA

La recomendación efectuada por la Secretaria General de Pesca fue una verdadera sorpresa para la flota afectada, la cual durante unas horas y hasta que se produjo la buena noticia con que hemos comenzado esta información, se vio obligada a paralizar sus barcos por miedo a los apresamientos. La conmoción en el sector fue total, y la diversidad de opiniones sobre si se debía abandonar o no las aguas marroquíes pusieron un tanto de desconcierto en las flotas más directamente afectadas, es decir, la andaluza y la canaria, lo que se vio reflejado en las numerosas noticias producidas durante ese tiempo, las cuales, en muchos casos, fueron contradictorias.

Por otra parte, el desconcierto de los armadores fue mayor por cuanto, según el presidente de la Interfederativa Andaluza de Cofradías de Pescadores, Nicolás Linares, el pasado día 26 de enero concluyó una operación a través del Crédito Social Pesquero, con aval del Banco Exterior de España, para pagar el correspondiente canon determinado en el acuerdo pesquero firmado con Marruecos.

Así pues, en el momento de realzar esta información las aguas habían vuelto a su cauce y la tranquilidad a la flota española que faena, legalmente, en aguas marroquíes.

El ministro de Agricultura y Pesca anuncia mejor comercialización

Madrid

El Gobierno pondrá en marcha un conjunto de mecanismos que mejoren la comercialización del sector pesquero, según dijo el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en la reunión que celebró con la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores el día 10 de enero pasado.

En la reunión, que duró dos horas, el ministro explicó que estos mecanismos se refieren a la normalización de productos, organizaciones de productores y un sistema de precios que aseguren al sector unos niveles de renta adecuados.

Carlos Romero informó también a los representantes de las Cofradías

de Pescadores que la subida del gasóleo B es única para todo el año 1984 y que, en cualquier caso, es la mejor de cuantas se han producido en los últimos cinco años.

Fuentes del Departamento han señalado que teniendo en cuenta que el sector pesquero deduce la subvención del carburante en el poste de suministro, la evolución del incremento de los precios en los últimos años va desde el 69 por 100 de subida en 1979, 142,9 en 1980, 33,6 en 1981, 18,9 en 1982, ninguna subida en 1983, y la reciente del 15,87 por 100 para todo este año, quedando fijado el precio que paga el sector pesquero en 32,85 pesetas/litro.—Efe.



EFE

Consejo Hispano-Portugués. La reunión anual del Consejo Hispano-Portugués celebró sesiones de trabajo en el palacio de Santa Cruz, en Madrid, presididas por los ministros de Asuntos Exteriores de ambos países, Fernando Morán (tercero por la derecha) y Jaime Gama (tercero por la izquierda). En esta reunión fueron analizadas las relaciones bilaterales en materia de pesca.

Semana de Estudios Pesqueros

Madrid

Los días 23, 24 y 25 de febrero, el Crédito Social Pesquero celebrará en Madrid la Semana de Estudios Pesqueros en su quinta edición, que en esta ocasión coincide con el 65 aniversario de la creación de dicho organismo.

Las Jornadas se celebrarán en el salón de actos del Ministerio de Economía y Hacienda, con arreglo al siguiente programa:

Día 23 febrero. 18.00 horas: Sesión de apertura, presidida por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Conferencia por el señor Bocar Diallo, ministro de Pesca de la República de Senegal: "Las relaciones pesqueras hispano-senegalesas. Coloquio.

Día 24 de febrero. 11.30 horas: Conferencia de Tomás Massó Bolívar, presidente de la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia: "La industria de conservas de pescado en España". Coloquio.

18.00 horas: Conferencia de Javier Varona, presidente del FROM: "Futuro de los productos pesqueros de bajura". Coloquio.

Día 25 de febrero. 18.00 horas: Sesión de clausura presidida por el ministro de Economía y Hacienda. Conferencia de Jerónimo Sánchez Blanco, director gerente del Crédito Social Pesquero: "El Crédito Social Pesquero y la problemática de la pesca". Coloquio.

Piden reorganización de las enseñanzas náuticas

Madrid

El Grupo Popular presentó en el Congreso una proposición no de Ley en la que insta al Gobierno a reorganizar las enseñanzas de náutica.

A este respecto propone que el Gobierno integre en el Ministerio de Educación y Ciencia las enseñanzas de náutica y de las actuales Escuelas de Oficiales de Náutica.

Otros aspectos que, según este Grupo parlamentario, deben abordarse son la clasificación y denominación de los centros de enseñanza, el establecimiento de una normativa general que complete la ordenación de la carrera de Náutica y la creación y reglamentación de medios para que los alumnos puedan efectuar las prácticas académicas.—Efe.

CC. OO. propone una ley básica para el sector pesquero

Madrid

Comisiones Obreras es partidaria de que el sector pesquero cuente con una ley básica que regule toda su actividad, informaron a Efe fuentes de esta central sindical.

Para CC. OO. sería necesario la concentración en un solo Departamento de todas las competencias de este sector, una política interior que erradique el furtivismo y las artes prohibidas y un cambio total en la política comercial.

También considera CC. OO. que el sector pesquero debe ser tratado como cualquier otro sector en crisis y, por lo tanto, juzga imprescindible que las centrales sindicales participen junto a la Administración y los armadores en todo tipo de negociaciones que afecten a este colectivo.—Efe.

Disconformes con la unificación administrativa de Pesca y Marina Mercante

Bilbao

La Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (CEAPE) se ha dirigido al presidente Felipe González para mostrar su disconformidad con la intención del Gobierno de reagrupar en un Ministerio la Pesca y la

Marina Mercante, según publica "Deia".

El presidente de CEAPE, Julio Vieira, señala en la carta que la Marina Mercante y la pesca no tienen más problema en común que el mero uso de los buques.

De confirmarse la reestructuración ministerial apuntada días atrás, los armadores consideran que el único camino que debe seguir la pesca, en el caso de desligarse del actual Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pasaría por la creación de un Ministerio propio, dada la importancia de este sector en España y especialmente en el País Vasco, Galicia y Andalucía.

Puertos-piloto en el Plan de reconversión Pesquera

Barbate (Cádiz)

Fuentes de la Administración pesquera central, que tienen ultimado un plan cuatrienal de rejuvenecimiento y modernización de la flota pesquera española, han indicado que estas actuaciones tendrán como puertos-piloto, donde comprobaremos la incidencia de las mismas, los de Muros, en La Coruña, y Barbate.

"Son dos puertos —indicaron dichas fuentes— en los que cualquier ordenación pesquera incidirá fuertemente, incluida la población, porque la flota es muy antigua, poco adaptada a la situación actual. Además, Barbate tienen problemas por el tema de Marruecos y la imposibilidad de faenar en caladeros andaluces, y la de Muros porque no puede doblar Finisterre".—OTR-Press.

"Caminamos decididamente hacia un proyecto de red asistencial sanitaria única"

"Caminamos decididamente hacia un proyecto de red asistencial sanitaria única —ha declarado Constantino Méndez, director general del Instituto Social de la Marina, al 'Boletín de Aetinape'—, con independencia de previsiones sanitarias específicas para colectivos que precisan una asistencia diferenciada".

El director general del ISM aborda en esta entrevista una amplia gama de cuestiones relacionadas con el organismo y con el sector marítimo-pesquero, tales como la propia naturaleza y funciones del Instituto, las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, las bolsas de embarque, la política educativa, etc. Dado el interés de estos temas, reproducimos el texto de la entrevista.

Pregunta.—¿Qué le motivó a entrar a formar parte de la plantilla del ISM?

Respuesta.—Inicialmente, la existencia de una vocación por el trabajo social plenamente comprometido, así como el haber estado en contacto en Galicia con toda la problemática que encierra en aquella tierra el sector marítimo-pesquero. Sin duda, había en aquella vinculación profesional el anhelo de contribuir a la transformación social de este sector. Posteriormente, tuve la fortuna de poder desarrollar un trabajo intenso en las materias que más me gustaban y, muy especialmente, en las de extensión cultural, animación de la actividad social a través de la creación o potenciación de asociaciones, aulas de cultura, etcétera, y todo ello contribuyó a dar forma a la vocación de trabajo en el sector.

"Creo poder afirmar que aquel ánimo hoy perdura y es la invitación diaria para seguir realizando una labor más intensa y profunda.

P.—¿A qué se debe que las funciones del ISM estén poco delimitadas siendo su cometido un tanto ambiguo?

R.—Yo no me atrevería a afirmar que exista ambigüedad en el contenido de las funciones del Instituto Social de la Marina, creo más bien que la extensión de sus competencias y actividades, que aparentemente pudieran corresponder a otros sectores de la administración pública, hacen difícil una imagen muy concreta y perfectamente delimitada del Organismo.

"Para entender esa diversidad de funciones o, como usted dice, esa escasa delimitación de las mismas, no puede olvidarse el proceso histórico de integración de los cometidos y competencias del Instituto Social de la Marina, proceso histórico que teniendo un vértice importante en el área de la gestión de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, le ha proporcionado al Organismo un campo de actividades que excede con mucho las que serían propias de una entidad gestora de la Seguridad Social. En este sentido, yo hablaría más bien de, multiplicidad de cometidos.

"Sí, creo que a veces por razones de reforzamiento del Organismo, se haya podido ir a la consecución de competencias no plenamente justificadas desde el punto de vista de la actividad social que el Instituto debe de mantener. En la actualidad estamos reconsiderando dichas competencias, y, en la medida en que las mismas no respondan a contenidos necesarios para llevar a cabo el trabajo social que deseamos desarrollar en el sector, procederemos a la revisión de las mismas.

P.—¿Por qué las plantillas del ISM están formadas por personal que en la mayoría de los casos no tienen ninguna vinculación con el sector marítimo? ¿No le parece que dadas las características de nuestra profesión se debe potenciar la entrada de profesionales de la mar en tales plantillas?

R.—Antes aludía al proceso histórico que ha conformado no sólo al



Constantino Méndez.

propio Instituto Social de la Marina, sino también a toda la Administración Pública; en dicho proceso pueden encontrarse diversas explicaciones a su pregunta. De todas formas desearía romper una lanza en favor de los profesionales de este Instituto, los cuales, sea cual fuere el origen laboral previo a su vinculación a este Organismo, están en su mayoría comprometidos con la realidad de este sector.

"Muchas veces debemos de concluir que ha sido la propia estructura del Organismo y de la Administración Pública (con independencia de que determinadas personas no hayan sentido jamás su compromiso con la administración como un compromiso de servicio y de comprensión de la realidad sobre la que trabajan) la que ha impedido dar esas respuestas que el administrado desea encontrar en la Administración. En la actualidad, estamos inmersos en un proceso de modificación de nuestras estructuras, así como de nuestros modos de relación y actuación con los administrados. Tengo la certeza de que a lo largo de las próximas etapas la gente de mar va a asistir a una modificación de nuestras formas de trabajo y contacto.

"Existe en la actualidad una voluntad política clara de creación de una Administración Marítima: dicha voluntad ha de entenderse en una doble dimensión, de un lado la necesidad de crear estructuras oficiales estables que permitan un acercamiento de parcelas de la Administración Pública hoy dispersas, y de otro lado, la voluntad de reforzar las unidades de trabajo de esa administración con profesionales cuyo conocimiento de la realidad del sector aporte los elementos necesarios para que se acierte en las acciones que se pretende desarrollar. Existen puestos

específicos para los que resultan más idóneos profesionales de la mar e intentaremos decididamente contar con ellos para los mismos.

Red asistencial sanitaria

P.—La prestación de Asistencia Sanitaria por parte del INSALUD en los centros del ISM ¿no crea complicaciones a la actuación de este último?

R.—Es posible que en determinadas instalaciones, realizadas con arreglo a previsiones de afluencia de público limitadas a nuestro colectivo se hayan producido desajustes por ampliación del centro a los colectivos del Régimen General. De todas formas, no hay que perder de vista que el esfuerzo inversor del Estado en la red de instalaciones de Casas del Mar exige un intento profundo de rentabilizar el uso de las instalaciones propias del Instituto Social de la Marina y su puesta a disposición a favor de otros colectivos carentes de las mismas.

"Por otra parte caminamos decididamente hacia un proyecto de red asistencial sanitaria única, con independencia de previsiones sanitarias específicas para colectivos que precisan una asistencia diferenciada. En este sentido, si puedo anunciar públicamente que se ha presentado un Programa de Medicina Marítima que desarrolla un modelo de asistencia sanitaria para los trabajadores del mar. Su puesta en marcha se hará de modo diferenciado a la asistencia general prestada en la actualidad.

"Por último, creo que el principio de la solidaridad, imperante en toda comunidad bien articulada, nos obliga a intentar mantener en la medida de lo posible el régimen de colaboración y puesta a disposición del INSALUD de nuestras instalaciones.

P.—Los centros sanitarios, en algunas Casas del Mar de pueblos pequeños, ¿tienen una adecuada infraestructura?

R.—El aislamiento y la lejanía de determinados pueblos respecto de los grandes centros sanitarios y de los grandes centros de población ciertamente requiere un trato generoso que ayude a paliar las dificultades que para los mismos implica la atención sanitaria correcta. La planificación sanitaria del Instituto Social de la Marina ha respondido siempre a un enfoque a comunidades reducidas. En la actualidad creemos que el nivel de asistencia primaria desarrollada por el ISM es muy satisfactorio y que en este mismo nivel la dotación y la infraestructura, así como la disponibilidad de medios y personas, es

(Pasa a la pág. 16.)

Declaraciones del director general del ISM

(Viene de la pág. anterior.)

correcta. Lo cual no significa que esta parcela asistencial no sea perfeccionable.

P.—¿Existe alguna diferencia sustancial entre las prestaciones de los Trabajadores del Mar y el Régimen General?

R.—Sí, existen marcadas diferencias entre las prestaciones a Trabajadores del Mar y Trabajadores del Régimen General. Sin ánimo de hacer una relación pormenorizada creemos que las distinciones fundamentales pueden cifrarse en las características diferenciales de la jubilación anticipada, la prestación de desempleo en el sector de bajura, la muy especial cobertura de asistencia social, etcétera. En todo caso, la protección dispensada es cuando menos igual a la del Régimen General, estando dispuesto un tratamiento más generoso en algunas medidas que vienen perfectamente justificadas por las muy especiales características laborales del sector.

P.—¿Por qué existe tan poca información en cuanto a las ayudas o cotizaciones que le puede proporcionar el ISM a los trabajadores que navegan en buques extranjeros, plataformas, etcétera?

R.—Con independencia de aceptar un cierto nivel de autocritica respecto a la labor que en el pasado pudo haberse desarrollado en este sentido, creo que existen otras razones para explicar esta carencia de información del trabajador emigrante, destacando sobremanera el modo en que se produce su contratación para una empresa que normalmente llevará bandera de conveniencia. El Instituto Social de la Marina no controla muchas veces el canal de contratación de dichos trabajadores y por tanto no puede poner a disposición de los mismos el nivel de información deseable.

”A corto plazo está previsto llevar a cabo un plan de información que se concretará en actuaciones específicas mediante separatas de la HOJA DEL MAR, folletos explicativos, prensa y una publicación que se editará en enero de mil novecientos ochenta y cuatro y que llevará por título “Guía de Servicios del Instituto Social de la Marina” que estará a disposición de todo profesional del mar.

”Además se ha previsto, de modo coordinado con la actividad que en este mismo sentido desarrolla el Instituto Español de Emigración, el in-

fluir en los canales de control de esa contratación y poder insertar en dos puntos de Centroeuropa sendos asesores del Instituto Social de la Marina volcados en la tarea de atención al trabajador desplazado emigrante.

P.—En cuanto a las empresas mixtas, ¿se están tomando medidas para paliar el abandono a que algunas de éstas someten a sus trabajadores en lo que respecta a las cotizaciones de la Seguridad Social?

R.—Se mantienen abundantes contactos con la Secretaría General de Pesca Marítima para el control de estas situaciones, y existe una especial tutela de dichas empresas por parte del Instituto Social de la Marina.

P.—¿A qué se debe el mal funcionamiento de las bolsas de embarque? ¿De qué manera se debería solucionar esto?

R.—Consideramos imprescindible el disponer de un programa de empleo y desempleo en el sector. En los próximos días se presentará el programa de actuación previsto en esta materia y esperamos poder incidir objetivamente en el buen funcionamiento de las oficinas de empleo y, consecuentemente, en la eficacia de las mismas. Para la puesta en marcha de este programa será necesario contar con todas aquellas entidades que, como Aetinape, agrupan colectivos del sector y están dispuestos a colaborar en esta tarea.

Edad de jubilación

P.—¿No cree que se debería de anticipar la edad de jubilación de los Trabajadores del Mar dado el medio en que se desenvuelve su trabajo?

R.—La jubilación anticipada ha sido objeto de reciente revisión por medio de la Orden ministerial de diecisiete de noviembre de mil novecientos ochenta y tres intentando efectuar las correcciones que entendíamos eran necesarias para adecuar a la actual estructura de flota y actividad, la buena y correcta aplicación de la jubilación anticipada.

P.—¿No le parece que algunas Casas del Mar se construyen o se han construido sin una necesidad real de hacerlo? ¿No es esto tirar el dinero?

R.—A lo largo de las visitas realizadas a distintas Casas del Mar es posible constatar que a veces se han efectuado inversiones con criterio de

actuación política sin tener en cuenta la valoración del programa de necesidades que ha de justificar la Casa del Mar objeto de construcción. En tanto en cuanto esa inversión no se haya rentabilizado a través de un grado de utilización elevado de la instalación, comparto el criterio de Aetinape acerca de que podríamos estar ante un dispendio del Erario Público. La inversión ha de responder siempre a un programa de necesidades y ese ha de estar ajustado a las necesidades reales de cada comunidad, no adecuar la inversión de las mismas es una política incorrecta.

P.—¿Por qué ese empeño en seguir creando Escuelas Náutico-Pesqueras cuando existen demasiadas y algunas de las pertenecientes al ISM ni cuentan con los medios necesarios para impartir una docencia adecuada? ¿No sería mejor transferirla a Educación y Ciencia?

R.—Con la intención de llevar a cabo una política educativa para adultos que permitiera “acercar el aula al puesto de trabajo”, el Instituto Social de la Marina intentó en su día disponer de una red amplia en la costa que cumpliera la tarea del mejoramiento profesional de los trabajadores. Una cierta perspectiva histórica nos indica que existe una oferta de puestos educativos que no siempre se corresponden con la demanda existente. Y ello puede resultar más notable en razón de la buena o mala ubicación del centro educativo correspondiente.

”En fecha próxima presentaremos un programa de Centros de Enseñanza del Instituto Social de la Marina que intentará concretar nuestra voluntad de actuación en dicho tema así como las pautas de trabajo a lo largo del próximo período, racionalizando la actividad escolar, haciendo una correcta planificación y mejorando el nivel docente por incorporación de los medios que sean necesarios.

P.—¿Por qué se destinan importantes cantidades de dinero para becas, si no se hace un control y estudio de las mismas, por lo que en numerosos casos a ese dinero no se le saca ningún provecho?

R.—No es cierto que las cantidades asignadas para becas de estudiantes sean relevantes cuantitativamente, ni que de las mismas no se haga un efectivo control. De todas formas, el Instituto Social de la Marina piensa que la política de igualdad de oportunidades para el acceso al estudio debe de corresponder a un sólo órgano de la administración y, consecuentemente, en el futuro dejará de atenderse este capítulo. En la actualidad se ha comenzado a congelar las partidas presupuestarias asignadas a este concepto.

”Distinto tema es el apoyo económico necesario para que los profesio-

nales de la mar puedan acceder a la titulación que les sea necesaria en cada momento, en dicha línea de trabajo pensamos mantener nuestra actividad.

P.—Como director general ¿qué es lo más urgente que va a acometer?

R.—A lo largo del año mil novecientos ochenta y tres se ha ido a un proceso de redefinición del Instituto Social de la Marina, así como a la racionalización interna de su estructura, métodos de trabajo, régimen de competencias, etcétera. Durante el año mil novecientos ochenta y cuatro y sucesivos, la tarea ha sido definida a través de programas de actuación y programas de seguimiento, destacando esencialmente la puesta en marcha de los órganos superiores de control y participando en el Organismo (como consecuencia de la Orden ministerial de once de mayo de mil novecientos ochenta y tres publicada en el “Boletín Oficial del Estado” de catorce de junio), el perfeccionamiento de la acción protectora en Seguridad Social (iniciada con la publicación de la Orden ministerial de diecisiete de noviembre de mil novecientos ochenta y tres sobre coeficientes reductores para la jubilación), revisión del programa de inversiones y desarrollo del conjunto de los programas de acción social específica para el sector, que en el año mil novecientos ochenta y cuatro serán los siguientes: Medicina marítima, centros educativos, empleo y desempleo, asistencia social y política informativa al administrado.

P.—¿Por qué los coeficientes reductores no se aplican a todos los sectores marítimos.

R.—Como ya se decía en la anterior respuesta, se ha conseguido la publicación de una Orden ministerial que modifica el contexto anterior de los coeficientes reductores de la edad mínima para la jubilación. En la misma se efectúa una regulación específica para determinado núcleo de actividades marítimas y creemos que con ello se han resuelto una pluralidad de supuestos que la anterior norma no contemplaba de un modo explícito.

P.—Consejos Provinciales: su función y qué pueden aportar nuestros titulados.

R.—Los Consejos Provinciales realizarán la función de control institucional del ISM y en la Orden ministerial que los regula se desarrolla con total nitidez su función y cometido. En este sentido, quiero añadir simplemente que dicho órgano es el nexo de unión imprescindible entre la Administración y la representación de los administrados y, por tanto, la aportación de estos últimos es un factor enormemente relevante para conseguir el mejor éxito posible en la eficacia de la gestión del organismo que dirijo.

El Fondo de Investigación del INI prepara proyectos sobre acuicultura

Madrid

La empresa pública Endiasa iniciará próximamente varios proyectos de cultivos marinos de especies comerciales para compensar las crecientes dificultades de nuestros pesqueros en los caladeros internacionales, ha sabido Efe.

Los proyectos, encaminados a obtener tecnologías económicamente rentables que permitan la producción de pescado de calidad, precisarán unas inversiones cercanas a los 200 millones de pesetas, que serán financiadas por el Fondo de Investigación del Instituto Nacional de Industria.

La ubicación de las instalaciones de acuicultura está pendiente de aprobación, aunque los técnicos ya han seleccionado el litoral de Almería para la cría de pescado y la ría de San Vicente de la Barquera, en Santander, para la cría de almeja fina.

La capacidad de las instalaciones proyectadas es de 600.000 alevines y 60 toneladas de pescado de talla comercial. Respecto a la cría de almeja fina, el proyecto tratará de determinar la viabilidad de varios sistemas de preengorde y engorde para poner en explotación un parque de cultivo de seis hectáreas de extensión.

También existe un proyecto de acuicultura continental para instalar una piscifactoria dedicada a producir huevos trucha arcoiris, con una capacidad de producción de unos 60 millones de huevos/año, para intentar disminuir la dependencia del mercado exterior.—Efe.

Jornadas de directores provinciales de la Seguridad Social

GUMERSINDA MARTÍNEZ,
Madrid

Los días 16 a 18 del pasado mes de enero se celebraron en Madrid unas Jornadas de trabajo convocadas por la Secretaría General para la Seguridad Social, a las que asistieron altos cargos de la misma y los directores provinciales del Instituto Nacional de la Seguridad Social, Instituto Nacional de Servicios Sociales e Instituto Social de la Marina (ISM).

En el transcurso de un apretado programa se trataron temas importantes relacionados con la Seguridad Social, como la Intervención, el Instituto Nacional de la Salud, presente y futuro de la Informática, política de personal, reforma de la Seguridad Social y su presupuesto para 1984.

Con independencia de los temas comunes antes citados, se desarrollaron otros específicos de cada entidad.

El director general del ISM expuso el programa de acción del mencionado organismo para 1984, y el secretario general y subdirectores, temas relacionados con su función, como son, respectivamente, el área de Secretaría, acción so-



TRIBALDOS
Luis García de Blas, secretario general para la Seguridad Social.

cial y Seguridad Social del Mar. El interventor general del ISM explicó las líneas generales de la Contabilidad de la Seguridad Social. Al finalizar cada intervención hubo coloquio, en el que participaron los jefes de servicio del ISM.

Consecuencia de estas Jornadas ha sido la manifestación de un mejor espíritu de conocimiento, colaboración y cooperación entre todos los responsables de la gestión de la Seguridad Social.

Las Jornadas fueron clausuradas por el secretario general para la Seguridad Social, Luis García de Blas.

Los navieros auguran mal año

Madrid

Los navieros españoles auguran que 1984 será un mal año para la flota mercante española debido a los problemas por los que atraviesa el sector, agravados por la reciente subida del carburante, informaron a Efe fuentes de ANAVE.

Agregan los navieros que la diferencia del nuevo precio del gasóleo B con los precios internacionales de este mismo producto es de 7.000 pesetas más por tonelada.

Criticán también que la subida del 25 por 100 del Impuesto del Tráfico de Empresas (ITE) afecta a todos los tráficos españoles, en flagrante oposición con la práctica internacional que exime de fiscalidad indirecta a la explotación de las flotas.

Los navieros agrupados en ANAVE se quejan además de la falta total de estímulos a la utilización de buques españoles en el comercio exterior y en los tráficos extranacionales en que participan buques nacionales.

Echan de menos el que no se hayan logrado soluciones a los problemas de financiación de la flota que con mayores gastos operacionales derivados de las elevaciones sitas en costos e impuestos y la demora en la actualización de ingresos que, en su opinión, empuja a una crisis financiera insostenible y a una posición extremadamente difícil, particularmente frente al Banco de Crédito Industrial.

Concluye ANAVE manifestando que es preciso estudiar un plan de medidas urgentes y energéticas para evitar la aniquilación de la Marina Mercante española.—Efe.

El SEOMM denuncia irregularidades en tráfico marítimo

Madrid

El Sindicato Español de Oficiales de Marina Mercante (SEOMM) ha denunciado ante la Administración marítima deficiencias detectadas en los sistemas de seguridad del tráfico marítimo, informaron a Efe fuentes del mismo.

En opinión de este sindicato, las deficiencias de balizamiento en las costas y en los puertos españoles son tan "graves" como las que, según ellos, se han apreciado en algunos aeropuertos españoles.

Estiman los marinos mercantes que la cobertura de las estaciones de

Servicio Móvil Marítimo, encargadas de las comunicaciones radiomárítimas, es "insuficiente", habiéndose producido "abundantes faltas de atención al usuario".

Para el SEOMM los puertos españoles, incluso aquellos de mayor tráfico, carecen de torres de control y ayudas a la navegación. Agrega que también son detectables graves irregularidades en la composición de cuadros de tripulaciones mínimas y en el cumplimiento de normas sobre habitabilidad, seguridad y construcción de los buques civiles españoles.—Efe.

Proponen la reestructuración de portuarios

Madrid

Comisiones Obreras, en una entrevista mantenida con el director ejecutivo de la Organización de Trabajos Portuarios (OTP), Angel Delgado, ha propuesto una serie de medidas encaminadas a la reestructuración de la Organización de Estibadores Portuarios.

Esta reestructuración debe consistir, según informa este sindicato, en que los estibadores portuarios formen un único colectivo, junto con los trabajadores de Juntas de Puertos, integrados en un ente público de

gestión y explotación de los puertos.

CC. OO. propone también la elaboración de una nueva Ley de Costas y Puertos que trate, entre otros aspectos, de la reclamación y control de los puertos en cuestiones de cabotaje, pesca, graneles, mercancía general y concesiones.

En cuanto a medidas laborales, CC. OO. plantea la garantía de la permanencia de los actuales puestos de trabajo, la ordenación del salario regulador, promoción de la formación profesional y la representación de los trabajadores en el nuevo organismo público.—Efe.



Reunión para la reconversión naval. Se celebraron en la sede del Ministerio de Industria y Energía reuniones para la reconversión del sector naval. Asistieron representantes de la Administración, empresas afectadas y centrales sindicales. Por parte de la Administración presidió las sesiones de trabajo el director general de Industrias Siderometalúrgicas, Eduardo Santos (segundo por la derecha).

La Intersindical Gallega participará en la negociación para la reconversión de astilleros

Madrid

La Intersindical Gallega (INTG) negociará, junto a UGT, Comisiones Obreras y el sindicato vasco ELA-STV, el Plan de Reconversión de Grandes Astilleros.

La Intersindical Gallega presentó el pasado día 9 de enero, ante el Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC) la documentación que le acredita contar con el 15,13 por 100 de los representantes del sector en Galicia.

INTG ha pasado de contar con el 13,82 por 100 de los representantes de grandes astilleros de la comunidad autónoma de Galicia al 15,13, al haberse afiliado al sindicato gallego dos delegados del comité de empresa de astilleros Barrera, que se presentaron como independientes.

Consecuentemente, el Ministerio de Industria, que en un principio no admitió a la INTG en la mesa que negocia el Plan de Reconversión de Grandes Astilleros, al no alcanzar el 15 por 100 de representatividad establecido en el Estatuto de los Trabajadores, ha convocado al sindicato gallego a asistir a la reunión que celebrará la comisión negociadora del Plan.—Efe.

Vigo

Pesquero ametrallado por patrullera portuguesa

Vigo

El pesquero vigués "Orinoco" fue ametrallado a diez millas de las costas gallegas por una patrullera portuguesa, cuando se encontraba en aguas españolas.

Según el patrón del pesquero, Arturo Mallo, los tripulantes de la lancha patrullera portuguesa pidieron posteriormente disculpas, al comprobar la situación del barco español, que continuó realizando sus faenas.

Aunque el buque, del armador Fernando Pérez Rodríguez, recibió 10 impactos de bala, los disparos no causaron daño alguno a los 15 miembros de la tripulación.—Efe.

Ha muerto Juan López Miñano

Gijón

El pasado día 27 de diciembre ha fallecido en Gijón Juan López Miñano, que fue delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Asturias desde 1960 a 1975, año de su jubilación. Había nacido en Alcázar de San Juan (Ciudad Real) hace sesenta y ocho años. Ingresó por oposición en el cuerpo técnico del Instituto Social de la Marina en el año 1945, y con anterioridad a su nombramiento de delegado en Asturias había ejercido igual cargo en Barcelona y Melilla, habiendo prestado también servicios en la delegación de Alicante y en los servicios centrales del Instituto Social de la Marina.

Desde estas páginas, nuestra más sincera condolencia a su esposa, hijos y familiares.

Crónica internacional

Se celebrará en septiembre, en La Habana

VIII Simposio sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Mar

La Habana

Del 24 al 27 de septiembre del presente año de 1984, se va a celebrar en La Habana el VIII Simposio Internacional sobre la Transportación y Manipulación de Mercancía Peligrosa por vía Marítima y Medios Afines.

El Simposio es un acontecimiento que se realiza regularmente y proporciona un forum en el cual los expertos en mercancías peligrosas de todo el mundo pueden discutir y evaluar los últimos avances técnicos y científicos en el transporte de estos productos por vía marítima. En este Simposio de 1984 se presentarán alrededor de 27 ponencias, y los idiomas oficiales del mismo serán el español y el inglés.

Solicitud de ponencias, procedimientos y programa

1. Los autores deberán remitir un sumario de 500 palabras en inglés o español antes del 30 de noviembre de 1983, conjuntamente con una corta autobiografía y una fotografía en blanco y negro, a: Capt. Karsten Brünings, c/o International Maritime Organization, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

2. Los resúmenes serán evaluados por los asesores técnicos del Comité Organizador y remitidos a dicho Comité para su evaluación final. El Comité Organizador se reserva el derecho a decidir si el tema es compatible con el programa del Simposio.

3. Los autores de los resúmenes aprobados serán notificados de la aceptación de sus ponencias antes del 31 de enero de 1984. Las ponencias completas deberán remitirse antes del 30 de junio de 1984. Las presentaciones ante el Simposio no deberán exceder de treinta minutos.

4. Los autores de ponencias estarán exentos del pago de la cuota de inscripción, aunque conservarán todos los derechos y privilegios de ésta. Los gastos de viaje, alojamiento y personales correrán por cuenta del ponente, así como los relativos a la preparación y envío de la ponencia.

5. Derechos de autor: K. O. Storck Verlag, Hamburgo, e ICHCA se reservan el derecho de publicar

todas las ponencias presentadas al Simposio.

Temas

Sesión 1: Regulaciones nacionales e internacionales. Panorámica. Aplicación de las regulaciones nacionales e internacionales vigentes sobre mercancías peligrosas y futuras tendencias reguladoras.

Sesión 2: Intermodalidad de mercancías peligrosas. El reto constante. El reto constante de la transportación completa de mercancías peligrosas por contenedores y ro-ro, incluyendo los problemas del procesamiento de la documentación y la información.

Sesión 3: Mercancías peligrosas a granel. Problemas actuales y soluciones. Problemas en el acarreo de cargas peligrosas a granel, con particular énfasis en los peligros vinculados a los sólidos a granel.

Sesión 4: Entrenamiento y reacción de emergencia. Recomendaciones y aplicación. Aplicación de los requerimientos y recomendaciones internacionales, y control de la reacción de emergencia en el barco y en el puerto.

Sesión 5: Mercancías peligrosas en puerto. Situación actual. Aspectos logísticos y operativos de la manipulación de mercancías peligrosas en áreas portuarias.

Sesión 6: Control de la contaminación y riesgos. Actualización. Últimas tendencias reguladoras referentes a la amenaza de contaminación de mercancías peligrosas y riesgos.

Más de 150 víctimas en un naufragio

Manila

Cincuenta y cuatro personas se ahogaron y más de cincuenta han desaparecido al naufragar un ferry en el archipiélago Tawi-Tawi, en el Sur de Filipinas, informó la Policía marítima.

Según la Policía, las personas fueron rescatadas de las aguas. El barco, en el que viajaban 250 pasajeros, se hundió entre las islas de Bongro y de Sibutu.—Efe.

Portugal comprará a Canadá 27.000 toneladas de bacalao

Aveiro (Portugal)

Portugal y Canadá han concertado un plan pesquero para 1984 mediante el cual Canadá aumentará las cuotas de captura portuguesas en sus aguas a cambio de un incremento en las compras de bacalao canadiense.

El acuerdo fue firmado en Queiro, base de la flota bacaladera portuguesa, durante una visita realizada por el ministro canadiense de los Océanos, Pierre du Bane.

A cambio de aumentar sus compras de bacalao canadiense hasta 27.000 toneladas, Canadá amplía las cuotas de captura de los pesqueros portugueses de 9.000 a 15.000 toneladas.

El consumo anual portugués de bacalao, alimento típico de la cocina local, es de unas 65.000 toneladas, de las que se importan unas 55.000.—Efe.

Marino mercante devorado por un tiburón

Santo Domingo

Brígido Matos Pena, primer oficial del carguero de matrícula colombiana "Patersio II", fue devorado por un tiburón de unos ocho metros de largo, al caerse de la embarcación en el canal de la Mona, aguas que separan a la República Dominicana de Puerto Rico.

La tragedia fue narrada por el capitán de la nave, el también dominicano Jorge Green Marte, quien dijo que en sus treinta y cinco años navegando por los mares nunca había presenciado una escena tan dramática de esa naturaleza.

Otro de los que vio impotente la escena fue el propio padre de la víctima, que tampoco pudo hacer nada por salvar la vida de su hijo, quien aparentemente se cayó al agua en estado de embriaguez.—Efe.

Política comercial de los puertos franceses

El Servicio de Información y Prensa de la Embajada de Francia en España, nos ha remitido la siguiente información sobre la política comercial de los puertos franceses y planteamiento general sobre la actividad a desarrollar.

Paris

Los puertos franceses aseguran el tránsito de más de la mitad del comercio exterior de Francia. Con los tráficos internacionales que reciben, el valor añadido de las actividades estrictamente portuarias representa cerca de 15.000 millones de francos. El desarrollo de estas actividades pasa por una valorización de los equipamientos existentes, unido a una política comercial dinámica. Las orientaciones de esta política son las siguientes:

1. La gestión activa de la prospección de los nuevos tráficos, en Francia y en los países vecinos. Será favorecida la puesta en funcionamiento de estructuras conjuntas entre los establecimientos portuarios y los usuarios para facilitar la implantación de nuevos tráficos.

2. El estrechamiento de las relaciones entre los puertos y su interior. Se estimulará a los puertos para que estudien y propongan a los transportistas y cargadores condiciones de reparto que mejoren su competencia.

3. Una solidaridad acrecentada entre los cargadores. Las empresas nacionales y las comunidades portuarias desarrollarán una mejor información recíproca sobre las necesidades de los cargadores y las posibilidades de los puertos para responder a ello.

4. Especificación de las condiciones de tránsito en los puertos y la mejora en la información a los usuarios. Se llevará a cabo la implantación de una cartilla de cargador, el recurso a los sistemas informatizados y la puesta en marcha de tarifas para las prestaciones ofrecidas.

5. La intensificación de la promoción de los puertos franceses en el extranjero. Los vínculos con los interlocutores extranjeros de los puertos serán intensificados mediante consejeros comerciales; los puertos ampliarán su participación en las acciones de formación y en las manifestaciones comerciales internacionales.

6. El estímulo para la utilización de las capacidades de acogida y de almacenamiento de los puertos franceses por los operadores extranjeros.

Se experimentará a este efecto un procedimiento arancelario.

Para poner en marcha esta política es necesaria una acción solidaria de todos los que contribuyen al progreso de nuestros puertos (trabajadores portuarios, armadores, manipuladores, agentes de tránsito, transportistas). Las modalidades serán definidas a nivel local. Su actividad incumbirá a los establecimientos públicos portuarios.

Ballenas varadas. 121 ballenas aparecieron sobre la arena de playa australiana de Birdport. Nada más tener noticias del suceso, grupos ecologistas de rescate intentaron devolverlas al agua, pero solamente se logró hacer regresar a treinta cetáceos. El resto murió a lo largo del día.

EFE-AP

Dinamarca

Huelga en el mercante español "Mopal"

Aalborg (Dinamarca)

La tripulación del mercante español "Mopal" continúa su huelga en el puerto danés de Aalborg.

Desde hace veintiséis días, los veintitrés hombres del "Mopal" mantienen su reivindicación ante la naviera santanderina Tramara, que "además del sueldo de tres meses les debe una bonificación mensual" del 10,5 por 100 durante todo 1983.

El barco, de 14 toneladas, llegó a Aalborg en diciembre con un lastre de granos argentinos, que los marineros "se niegan a descargar" hasta que "se les paguen las cantidades" adeudadas, según declaró a Efe el capitán Peláez.

De común acuerdo, la tripulación decidió "rechazar los 60.000 dólares" de oferta global que la naviera ofreció para que "iniciaran la descarga", porque "la cantidad no alcanza" los haberes devengados.

Al riesgo de deterioro del cargamento se añade ahora "la falta de combustible", que "dejará sin calefacción y luz" al "Mopal", explicó el vicecónsul español en Aalborg, Sigurd Mueller, quien "sigue de cerca la lamentable" situación, pero "sin intervenir" directamente.—Efe.



Cantábrico y Golfo de Vizcaya

Campaña de marcaje de atunes, organizada por el IEO

Santander

Las campañas de marcaje de atunes en el Cantábrico y golfo de Vizcaya organizadas por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) se iniciaron en 1976. Desde entonces se han venido desarrollando sin interrupción utilizando para ellas barcos comerciales arrendados durante el tiempo que duraron las campañas.

Durante el verano de 1983 se han efectuado dos de estas campañas, una en Galicia, dirigida al marcaje de atún blanco (*Thunnus alalunga*) en la embarcación "Nueva Engracia", con base en el puerto de Burela (Lugo), y la segunda en el golfo de Vizcaya, dirigida a la pesca del atún rojo (*Thunnus thynnus*), a bordo de la embarcación de Fuenterrabía (Guipúzcoa) "Txingudi".

Por otra parte, en el mes de noviembre se efectuó la primera campaña de marcaje de atún rojo juvenil en las costas mediterráneas, también utilizando una embarcación alquilada del puerto de Garrucha (Almería).

El trabajo realizado por los científicos durante estas campañas consiste en marcar todos los peces que van pescándose y que se encuentran en perfectas condiciones después de su captura. Las marcas, que son unos pequeños tubos de plástico de 15 centímetros (normalmente de color amarillo), se insertan en el lomo del atún a la altura de la segunda aleta dorsal, en una rápida operación que dura pocos segundos.

Durante estos años se han logrado marcar 1.970 atunes rojos y 940 atunes

blancos; de los primeros, 330 lo han sido recientemente (noviembre de 1983) en el Mediterráneo español. De todos estos peces se han recapturado 150 (119 atunes rojos, 6 por 100, y 31 atunes blancos, 3,2 por 100).

Cuando los pescadores recuperan marcas, deben de dar la situación, fecha y tamaño o peso del pez. Estos datos, conjuntamente con los de marcado, se emplean para llegar a unas conclusiones sobre la pesquería, así como para ampliar el conocimiento biológico de la especie y su dinámica poblacional. Entre los aspectos biológicos podríamos mencionar el crecimiento y las migraciones, de los cuales se obtienen gran información con la experiencia de marcado.

Es muy importante que los pescadores colaboren con los científicos, enviando las marcas encontradas a los centros costeros, ya que sin este último paso

sería inútil todo el trabajo realizado.

La recompensa económica que efectúa la administración de IEO (1.000 pesetas por cada marca enviada y la participación en un sorteo anual) tiene como fin agradecer la colaboración de los pescadores y estimularles a que sigan cooperando con los científicos en el avance de la ciencia.

Entre los pescadores que enviaron marcas recuperadas se efectuó el sorteo anual, en los laboratorios de Santander y La Coruña, del IEO. Este año se han otorgado 100.000 pesetas, de las cuales la mitad se repartieron entre los pescadores que recapturaron atunes rojos (todos ellos del puerto de Fuenterrabía) y el resto entre los que encontraron las marcas en atunes blancos, que al contrario de la anterior especie, su captura en la costa cantábrica está mucho más extendida.

PREMIOS DEL SORTEO SOBRE MARCAS RECUPERADAS

Notificador	Embarcación	Puerto	Marca número	Especie	Premio (Pts.)
Bautista Sistiaga	"Madre de Lourdes"	Fuenterrabía	R 6804	Atún rojo	20.000
Agustín Oronoz	"Aita Domingo"	Fuenterrabía	R 8645	Atún rojo	10.000
Xenén Larzabal	"Gure Ama Lur"	Fuenterrabía	S 5587	Atún rojo	10.000
Rufino Emazabal	"J. Antonio Beria"	Fuenterrabía	S 5859	Atún rojo	10.000
Julián Sánchez	"Maitasuna"	Bermeo	KA 8038	Atún blanco	10.000
Patrón embarcación	"Santa Mañe"	Bermeo	VR 9171	Atún blanco	10.000
Patrón embarcación	"Nvo. Sollube"	Santoña	VR 9136	Atún blanco	10.000
Pilar Gallot	"Gure Naia"	Orio	VR 8322	Atún blanco	10.000
José M.ª Guikoetxea	"Villa de Ondárroa"	Ondárroa	VR 8330	Atún blanco	10.000

Ambiente de frustración entre armadores vigueses

Vigo

Los armadores del puerto de Vigo han calificado el ambiente del sector como de "frustración total" y de "indefensión frente al Gobierno, que no aporta ningún calor al problema de la pesca".

Los armadores vigueses consideran "inconcebible" que la Administración no se haya pronunciado ante la conclusión de permisos para pescar en aguas de la CEE y están convencidos de que las conversaciones pesqueras con la Comunidad no se reanudarán hasta el mes de febrero, por lo que el problema no estará resuelto antes de marzo.

El gerente de la cooperativa de armadores de Vigo, Enrique López Veiga, ha manifestado a Efe que "es grave que el Ministerio de Comercio no adopte ninguna medida y las que ha tomado sobre derechos compensatorios son claramente insuficientes, porque ni siquiera afectan a especies de la importancia de la palometa, lubina, besugo, abadejo, rodaballo o calamar fresco".

Los armadores piensan que, si se adoptan medidas muy tímidas y no se prohíben expresamente las importaciones de la CEE, "es evidente que se favorece a la CEE y es intolerable que el Ministerio de Comercio le allane así el camino".

López Veiga señaló que el ministro de Agricultura y Pesca, Carlos Romero, "no ha visitado hasta el momento ningún puerto español, lo que demuestra su interés por la situación.", y explicó que la situación grave se ha deteriorado más por el incremento del precio del gas-oil.

"La repercusión puede ser mucho más preocupante para Galicia —añadió—, ya que estima que la comunidad autónoma será la que pague la factura del ingreso de España en la CEE. Y si el Gobierno no defiende la pesca, que no lo hace, el panorama de los gallegos es francamente desolador".

El gerente de los armadores vigueses comentó que las expectativas se centran ahora en la Xunta de Galicia. "Hemos puesto toda nuestra fe en el organismo autónomo como única institución que nos puede defender, erigiéndose el presidente Fernández Albor como portavoz legítimo de nuestros intereses ante Felipe González".—Efe.

Soluciones para la pesca en Galicia

Santiago de Compostela

El nuevo conselleiro de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Xunta de Galicia, Fernando Garrido, ha afirmado, tras su toma de posesión, que "el problema de la pesca es complicadísimo y para Galicia tiene solución actuando en tres planos bien diferenciados".

"Hay que buscar nuevos caladeros; con la presión de la Xunta, debe ordenarse el caladero nacional y desarrollarse los cultivos marinos, con el protagonismo del Gobierno Autónomo Gallego".

El conselleiro tiene treinta y cuatro años y es diputado de Alianza Popular por la provincia de Pontevedra en las Cortes Generales.—Efe.

Lonja de Vigo

No se vendió pescado procedente de Portugal y la CEE

Vigo

Durante los días 4, 5 y 6 de enero, la lonja de Vigo boicoteó la entrada de productos pesqueros procedentes de Portugal y la Comunidad Económica Europea (CEE), a petición del presidente de la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca del Gran Sol (ARPOSOL), Julio Veira.

Esta medida, aceptada por el presidente de la Junta del Puerto y Ría de Vigo, José Martínez Torea, fue tomada por los armadores para protestar por la tolerancia existente hasta ahora sobre la venta del pescado de aguas comunitarias y portuguesas, al detall, en la lonja viguesa.

Por su parte, el presidente de la Junta del Puerto y Ría de Vigo hizo

pública una nota en la que decía que dicha medida, para pescado y marisco que no proceda de descargas realizadas en otros puertos nacionales por pesqueros españoles, se establece "con el objeto de garantizar el buen orden de las operaciones y tráfico portuario", según publicaba el diario "La Voz de Galicia" en su edición del pasado 4 de enero.

Habitualmente —continúa el citado diario—, estos camiones transportan rape, rodaballo, lubina, gallos y marisco y, según declaró Martínez Torea, "si nosotros estamos preocupados por el destino de la flota española, ante la postura tan radicalizada de la CEE y Portugal, debemos no seguir ofreciendo tantas facilidades como hasta ahora".



El ministro marroquí, en Vigo. El ministro de Pesca Marítima y Marina Mercante de Marruecos, Besalem Slimi, se trasladó de Madrid a Vigo, donde visitó diversas factorías pesqueras. Durante su recorrido manifestó a los informadores de prensa que hará todo lo posible para animar a la empresa Ascón para que construya los dieciocho buques que le ha encargado el Gobierno marroquí.

Armadores de La Coruña

El canon sobre pescado importado es insuficiente

J. F., Santiago

El nuevo canon impuesto recientemente por el Gobierno español al pescado de importación no es suficiente, han informado a Efe fuentes de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña.

Según esta Asociación, que está de acuerdo con las asignaciones de 500 pesetas para el kilo de la angula y las 250 para el de merluza y pescadilla fresca, los aranceles de 70 pesetas por el kilo de gallo y 150 pesetas por el rape son del todo insuficientes, al ser especies que escasean en el mercado gallego y, en consecuencia, se pagan a unos precios iguales o superiores a la merluza y pescadilla.

Por esta razón, la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña estima que el canon del gallo y del rape debiera ser igual al de la merluza y pescadilla, es decir, 250 pesetas por kilo.

Los armadores también piden que se extremen las medidas de vigilancia en los diferentes puertos gallegos, para controlar el tipo de pescado que, procedente del extranjero, entra diariamente y que en numerosas ocasiones es declarado de forma fraudulenta.

Entra merluza o pescadilla y se declara como otro tipo de pescado

de inferior calidad y, en consecuencia, libre de canon o con un arancel muy bajo.

En el puerto de La Coruña ya se está llevando a cabo esta vigilancia. Hace días, fuerzas de la Guardia Civil impidieron la descarga del pescado procedente de dos "palangres" ingleses hasta que no fuera inspeccionado el cargamento por un delegado de Aduanas.

Por otra parte, el aumento de los aranceles al pescado de procedencia extranjera está produciendo —según los intermediarios— malestar entre algunas autoridades europeas del sector pesquero.

Estas afirman que la Administración pesquera española está aplicando unas medidas muy rigurosas a las importaciones de pescado, que favorecen de una manera discriminatoria a los armadores y pescadores españoles, en detrimento de los exportadores europeos.

Los intermediarios europeos que tienen su sede en España han manifestado recientemente que la Orden sobre nuevos aranceles al pescado importado, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado día 14, hace que las negociaciones de compraventa de pescados y mariscos en las que intervenga España sean especialmente difíciles de llevar a cabo.—Efe.

El percebe angoleño suplanta al gallego

JESUS FREITAS,
Santiago de Compostela

Los percebes gallegos necesitan también una denominación de origen, pues les acaban de surgir unos imitadores mucho más asequibles en tiempos de hacer grandes economías.

Los entendidos siempre pueden decir "como el percebe gallego, ninguno", pero el ama de casa se llevó la pasada Navidad a su mesa una piña de percebes congelados, angoleños o marroquíes, y se sentiría feliz cuando anunció ingenuamente: "Aquí, Galicia".

Señora, le han dado a usted lo que vulgarmente se llama "gato por liebre". Del percebe gallego se ha pasado al procedente del Congo, Angola y Marruecos.

El percebe llega a Galicia procedente del Congo, también de Angola y Marruecos, principalmente semicongelado y con una presentación exterior muy aceptable.

El modo de descubrir si efectivamente el marisco que se compra es o no de procedencia gallega tiene dos trucos. El primero, muy sencillo: el dinero.

Los percebes de procedencia africana se cotizan alrededor de las 4.000 pesetas el kilo, aun con el incremento que siempre se produce en las fechas navideñas. Los auténticos, que andan muy escasos, se llegan a cotizar en las lonjas gallegas hasta las 15.000 pesetas el kilogramo.

Esta diferencia económica, que es notable, hace que gran parte de los consumidores españoles se inclinen por el sabor africano y dejen a un lado el delicioso percebe de la zona de Corcubión y Malpica.

Hay otro truco, más detallista, y consiste en observar el musgo que habitualmente traen los percebes. Los africanos, al ser semicongelados, ya no lo tienen o su aspecto es seco; los auténticos gallegos todavía lo conservan.

Para los entendidos, la cuestión radica en el sabor y el aro-

ma, que son inconfundibles en los auténticos percebes gallegos, quizá un poco más pequeños y con no tan buena presencia exterior.

Galicia es el reino del marisco, aunque este año, debido al fuerte temporal que azota sus costas, las exportaciones se han hecho más difíciles.—Efe.

Subvenciones a los puertos de Ribadeo y Rinlo

Ribadeo

La Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia acordó la concesión de dos subvenciones para los puertos de Ribadeo y Rinlo, que vendrán a reportar solución a dos viejas aspiraciones ribadenses. Una de las subvenciones, del orden de 1.400.000 pesetas, permitirá la adquisición de una grúa para el puerto de pescadores de Rinlo, y otra, de un millón de pesetas aproximadamente, permitirá mejorar las instalaciones de la Cofradía de Pescadores de Ribadeo. Ambas subvenciones fueron gestionadas por el alcalde de Ribadeo, José Ramón Cociña, ante el Parlamento autónomo.

La Coruña

El Crédito Social Pesquero promoverá los cultivos marinos

La Coruña

La colaboración con las Cofradías de Pescadores, la potenciación de los cultivos marinos y la modernización de los viejos pesqueros son las tres líneas maestras de la política que el Crédito Social Pesquero va a desarrollar en el futuro en Galicia, según explicaron sus representantes tras la reunión del Comité Ejecutivo que se celebró en La Coruña. En esa reunión se aprobó la concesión de 252 millones de pesetas en 38 préstamos para empresas pesqueras de toda Galicia.

El Crédito Social Pesquero tiene inercia en promover especialmente en Galicia el desarrollo de los parques de cultivo tan pronto como sea aprobada la Ley de Cultivos Marinos, ahora en las Cortes, y de ayudar a la reconversión de los pesqueros entre 20 y 150 toneladas para adecuarlos a las futuras exigencias del sector.

Premio Principado de Asturias sobre Derecho Marítimo

Oviedo

El Comité Regional de Derecho Marítimo de Asturias, con el patrocinio del Gobierno del Principado y la Universidad de Oviedo y en colaboración con la Asociación Española de Derecho Marítimo, ha convocado un premio dotado con 50.000 pesetas para recompensar un trabajo sobre Derecho Marítimo.

Podrán tomar parte en el mismo las personas que estén cursando estudios en el territorio nacional en el año académico 1983-1984 del último de Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Facultades de Derecho, Facultades de Ciencias Económicas y Comerciales, Escuelas Universitarias de Estudios Empresariales, Escuelas Superiores de la Marina Civil o estén realizando el doctorado en alguno de los centros citados anteriormente.

El tema será de libre elección, siempre que verse sobre Derecho Marítimo. El plazo de admisión de trabajos finaliza el próximo 30 de marzo.

Prospecciones petrolíferas en costas asturianas

Gijón

Desde finales del mes de diciembre, la compañía petrolífera Shell comenzó en las costas asturianas una campaña sísmica, mediante la cual se estudiará de forma concienzuda las posibilidades que ofrece el terreno submarino en la plataforma litoral para encontrar ese petróleo que desde hace ocho años se busca sin éxito en el Cantábrico, según informó "La Voz de Asturias".

Los trabajos se realizan mediante toberas de aire comprimido, cuyo eco es recogido y controlado dentro del buque que realiza estas labores.

En base a esos ecos, su potencia o tiempo que tardan en reproducirse, se elabora un mapa que da a los técnicos especializados suficientes elementos de juicio para conocer si determinada zona es o no propicia para la creación y posterior extracción de productos petrolíferos.

El buque encargado de estas tareas fue, en este caso, el "Prospekta", de pabellón alemán. Su misión es recorrer ciertas distancias a velocidades muy reducidas. En determinados momentos se proyectan en el mar fuertes sacudidas, a través de toberas de aire comprimido, para que de esta forma no perjudique la fauna marina.

Posteriormente, el barco recoge, a través de un largo cable equipado con audífonos, el eco en perpendicular, traduciendo estos resultados en un mapa que viene a representar la orografía del terreno con los puntos estratégicos emitidos por las ondas sonoras.

Competencias del Gobierno vasco en pesca

Madrid

El Tribunal Constitucional ha reconocido la competencia del Gobierno vasco en materia de ordenación del servicio de inspección pesquera, marisquera y de plantas de acuicultura.

La sentencia, que ha sido publicada el 11 de enero en el "Boletín Oficial del Estado", resuelve a favor del Gobierno vasco el conflicto de competencias planteado por el Gobierno de la nación el 29 de julio de 1982 en relación con el Decreto del Gobierno vasco de ordenación del servicio de inspección pesquera, marisquera y de plantas de acuicultura, cuya vigencia quedó suspendida desde esa fecha.

El Tribunal Constitucional declara que la comunidad autónoma vasca asumió por medio del Estatuto la competencia de desarrollo legislativo y ejecución de la legislación del Estado en lo relativo a la ordenación del sector pesquero del País Vasco y la competencia exclusiva sobre pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura.

Añade la sentencia que los posteriores Decretos "traspasan servicios, no transfieren competencia" y afirma que el Decreto vasco delimita correctamente la competencia comunitaria.

Se remite a la legislación del Estado como supletoria y se mantiene en su breve articulado dentro de los límites reguladores de la competencia de inspección y sanción de las citadas actividades pesqueras, de manera que no se perciben en él extralimitación de competencias.—Efe.

Interpelación nacionalista sobre el sector pesquero

Bilbao

"Las aspiraciones del subsector (vasco) de bajura coinciden con la actitud de la comisión comunitaria antes de la firma del acuerdo marco, es decir: no limitación del número de licencias, validez para todo el año y establecimiento de acuerdos sobre la utilización conjunta por franceses y españoles del caladero de la fosa de Capbreton, no limitación del volumen de capturas ni establecimiento de by-catch". Según publica el diario "Deia", la cita corresponde a una transformación parcial de la exposición de motivos contenida en una reciente interpelación urgente presentada al Gobierno por el grupo nacionalista en el Congreso de los Diputados.

Se insiste al Gobierno en que "desde la firma del acuerdo con la CEE, el subsector de bajura ha reclamado hasta el agotamiento que sus planteamientos sean tratados absolutamente separados de los del grupo de arrastre al fresco".

La interpelación de los nacionalistas vascos al Gobierno del Estado se circunscribe a las siguientes cuestiones:

"1.ª ¿Qué razones han movido al Gobierno para negociar, hasta el momento, conjuntamente los dos subsectores?"

2.ª ¿Tiene pensado el Gobierno, en el futuro, defender las reivindicaciones del subsector, citadas en la exposición de motivos?"

Guipúzcoa

Prestaciones de desempleo a pescadores de bajura

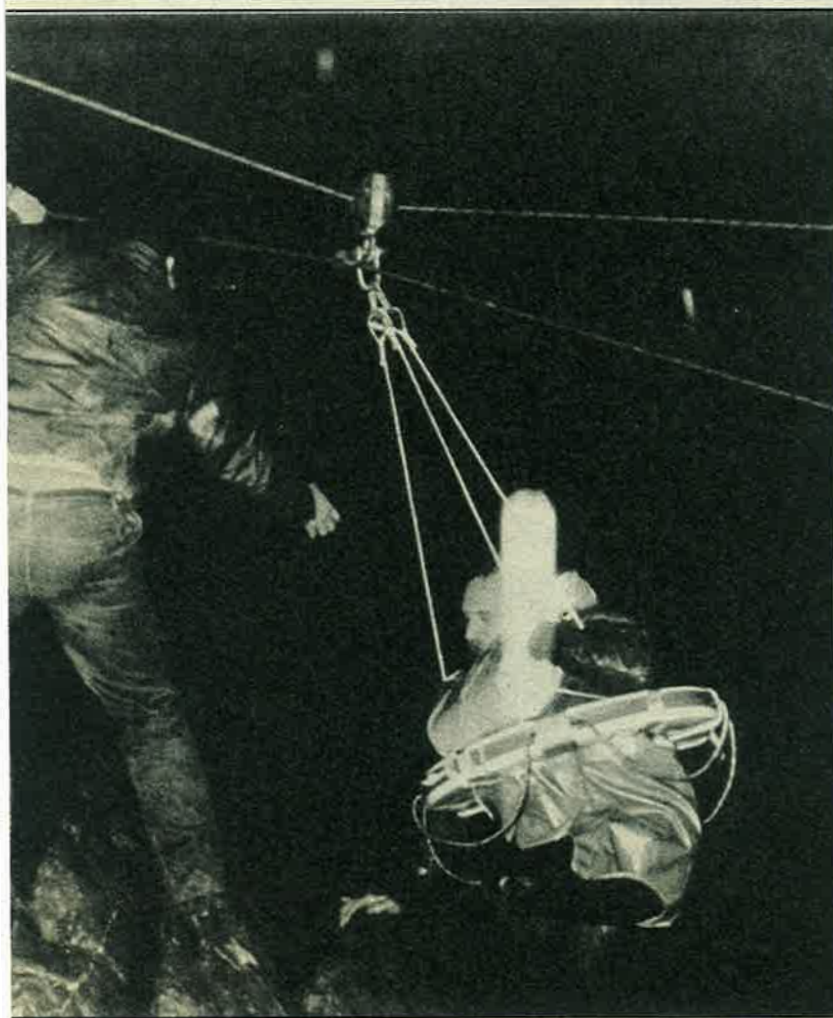
San Sebastián

Como consecuencia de la extensión de las prestaciones de desempleo al sector de bajura, la casi totalidad de los armadores de embarcaciones de más de 20 toneladas de la provincia de Guipúzcoa ha presentado expediente de suspensión temporal de relaciones laborales para los meses de diciembre de 1983 y enero y febrero de 1984.

Dichos expedientes han sido resueltos favorablemente por la Dirección Provincial de Trabajo, declarando a los trabajadores afectados en situación legal de desempleo y eximiendo a las empresas de cotizar por el período de suspensión aprobado.



Encalló en Santurce. Los siete tripulantes del navío en El Calero, fondeado en el puerto exterior, rompieron a tierra, por equipos de socorro.



EFE

tes del buque alemán "Birgit Sabban" fueron rescatados con vida, después de a la altura de la central térmica de Santurce. El buque, que se encontraba marras y fue a encallar contra un acantilado, quedando a merced de las olas, que altura de más de cinco metros. El salvamento de los tripulantes se hizo desde

Golfo de Vizcaya

La merluza, especie que resiste bien

Bilbao

"Teniendo en cuenta el mal que se le hace, la merluza es una especie que resiste bien". Esta manifestación ha sido hecha por el biólogo francés Roger Guichet, responsable del laboratorio de pesca de La Rochelle, una vez concluida la campaña prospector que, a bordo de la embarcación "Pelagia", acaba de dirigir en nombre del ISTPM francés a lo largo de una amplia zona del golfo de Gascuña o de Vizcaya, al objeto de evaluar el índice de reclutamiento que las especies merlúcidas tienen por las mencionadas latitudes. Esta noticia fue recogida por J. L. Alaña en el diario "Deia", con la información que, por su interés, reproducimos.

Esta campaña del ISTPM, que ha sido dirigida fundamentalmente a llevar a cabo una cuantificación actualizada de la merluza de año (de 10 a 15 cm. de longitud) en aguas del golfo de Vizcaya, ha permitido constatar que dicha zona está dividida en dos parcelas fácilmente diferenciadas por lo que a rendimientos en capturas se refiere: una, al Norte del paralelo 46 (frente a La Rochelle), en la que durante la prospección se obtuvieron acopios que alcanzaron la cifra de 300 merluzas a la hora; la otra, al Sur de dicho paralelo, en la que las piezas merlúcidas alijadas apenas superaron el número de 30 en el mismo espacio de tiempo.

Tras la realización de un análisis comparativo de estos resultados con los obtenidos en una campaña prospector anterior, los científicos franceses han coincidido en la apreciación de que los rendimientos han descendido sensiblemente, ya que los índices del estudio anterior rondaban por las 400 y 100 piezas capturadas, respectivamente, en cada una de las dos zonas citadas.

No obstante, los biólogos galos manifiestan en su informe que, para un renacimiento —base de 100 piezas en el año 1977—, el índice medio que presenta este año el golfo de Gascuña alcanza un nivel medio de 119.

Por otra parte, a la luz de las observaciones llevadas a cabo, Roger Guichet no ha tenido ningún inconveniente en apostillar su optimista impresión en los siguientes términos: "El nivel de población de la merluza en el golfo de Vizcaya se mantiene estable, circunstancia esta que hemos podido constatar a través de un complejo programa de prospecciones llevadas a cabo en un dilatado espacio de tiempo", y ha añadido: "Estimo que los 'stocks' de merluzas adultas no presentan una tendencia a cambios importantes".

Las Cofradías regulan la "piedra-bola"

Bilbao

Representantes de las ocho Cofradías de Pescadores de la provincia de Vizcaya acordaron adecuar la normativa para algunas artes de pesca de la flota artesanal. Dicha regulación va dirigida a dejar normalizada la utilización de la denominada "piedra-bola", que es un arte de pesca utilizada en la modalidad del palangre.

A tales efectos establecieron lo siguiente:

1.º Acortar teóricamente en un mes, el de noviembre, la veda que hasta ahora venía rigiendo para la utilización de la "piedra-bola", cuyo uso sólo estaba autorizado desde el día 1 de abril hasta el 30 de octubre, con una veda de dicho arte que comprendía desde el 1 de noviembre al 31 de marzo (fechas de aparición del verdel).

2.º Con el acuerdo adoptado, el uso de la "piedra-bola" queda autorizado durante el mes de noviembre, en tanto los alcaldes de mar no anuncien la entrada de besugo, momento en que quedará prohibida la modalidad del palangre.

3.º No obstante la medida adoptada, y para que tal acuerdo no pueda perjudicar a los interesados en la pesca de la merluza, se acordó en el período de veda anteriormente citado se permita la utilización del palangre desde la cala de Kalafalso (a la altura de Ea y Elantxobe) para el Este, y no desde dicho punto para el Oeste.

4.º En Arkakala queda prohibido durante todo el año el uso del "piedra-bola".

5.º Por lo que respecta al arte del "tresmallos", exigir la obligatoriedad de pintar las mallas de color marrón para su identificación del arte de volanta y se solicitará de las autoridades de Marina que sancione a los infractores de esta medida con hasta 100.000 pesetas.

Bonito para Puerto Rico

Bilbao

Alrededor de 700 toneladas de bonito congelado, producto de las capturas realizadas por la flota vasca durante la última campaña, salieron del puerto de Bermeo, informa José Luis Alaña, en "Deia", tras su desembarco y posterior transformación en dos industrias conserveras de este país, destinadas al mercado norteamericano.

Crónicas de la Costa

Santurce

Barco a la deriva entra en puerto auxiliado por helicópteros

Santurce

El barco de bandera británica "Jervis Bay", que ha permanecido a la deriva en aguas próximas a las costas cántabra y vizcaina, ha entrado, con la ayuda de varios helicópteros, en el puerto exterior de Bilbao.

Este buque, procedente de Amberes y con destino a la isla de Formosa para su desguace, rompió amarras frente a la costa santanderina, cuando era remolcado por los barcos alemanes "Hanseaty" y "Hansezt".

Poco después de la rotura de amarras, la tripulación de los remolcadores citados consiguió establecer un amarre provisional con el buque británico, lo que no fue suficiente para continuar la ruta prevista.

Ante esta situación, se optó por llevar el barco, que iba sin tripulación, al puerto de Bilbao, cuyas instalaciones ofrecían las mejores condiciones para la puesta a punto del navio.

Tres técnicos extranjeros, requeridos por la consignataria del buque inglés, se trasladaron a Bilbao para llevar a cabo las tareas de atraque en el puerto de Santurce.

A causa del temporal, estos tres técnicos tuvieron que ser introducidos en el barco mediante cables tirados desde varios helicópteros, pertenecientes a la Guardia Civil y al SAR. La operación resultó dificultosa, debido a que el barco oscilaba a merced de las fuertes olas, que rompían contra su casco.

Finalmente, los tres técnicos, dos ingleses y un alemán, lograron entrar en el buque y poner a punto las máquinas auxiliares para facilitar las labores de atraque del "Jervis Bay", lo que se consiguió.

El barco permanecerá amarrado en el puerto exterior de Bilbao hasta que sea reparado y pueda proseguir su marcha hasta la isla de Formosa, donde será desguazado.—Efe.

Hundimiento del "Angel"

Santurce

El temporal que azotó en los últimos días el puerto de Bilbao originó el hundimiento de un pequeño barco pesquero, el "Angel", que se estrelló

contra las rocas después de romper amarras.

El "Angel", de 10,50 metros de eslora y 5,56 toneladas de registro bruto, es propiedad de Pedro María Bustillo, quien es también patrón del pesquero.

Durante una bajamar, el barco fue localizado a la altura de Portugalete y ha podido ser rescatado con ayuda de una grúa flotante. Se estima que el coste de la reparación supera las 600.000 pesetas.—Efe.

Ondárroa

Cuantlosas pérdidas en el incendio de la lonja

Ondárroa

A quince millones de pesetas se elevan los daños materiales causados por el incendio que destruyó dos lonjas en el puerto de Ondárroa el pasado día 8 de enero, según informa el diario "Deia", de Bilbao.

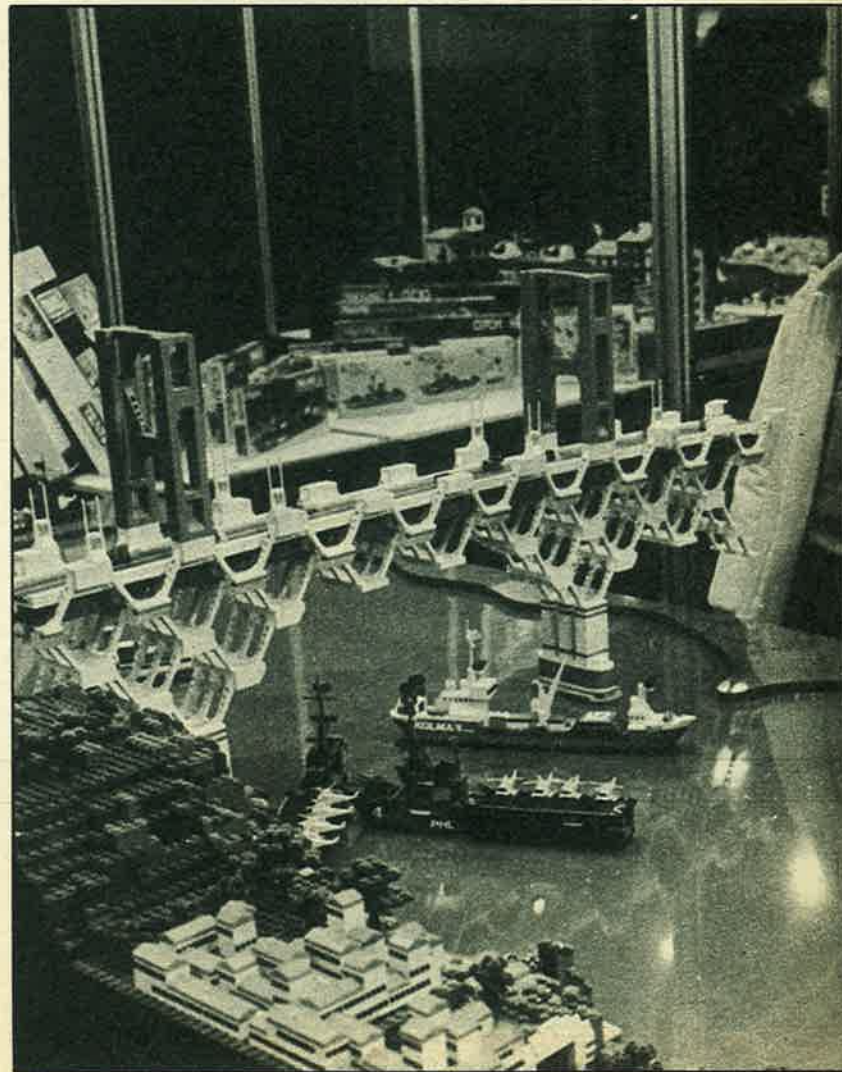
El siniestro se inició a media tarde, después de que el pesquero "Tontorramendi" llegara a puerto y fue cerrada sobre las cuatro y media, como habitualmente ocurre. Hacia las seis y media, un grupo de personas detectó la presencia de fuego e inmediatamente se dio aviso a los bomberos del parque provincial de Durango, cuya presencia no pudo materializarse antes de una hora.

Mientras tanto, los "arrantzales" que se encontraban en otras dependencias o a bordo de embarcaciones intentaron sofocar las llamas con la ayuda de las mangueras que se utilizan generalmente para limpieza de los barcos. Pese a los esfuerzos realizados, quedaron totalmente destruidos los aparejos del "Tontorramendi", tres redes, más de 200.000 punteros para el palangre, bolos y otros utensilios. También hay que lamentar la destrucción de los diversos documentos, entre ellos las cartillas para tramitar el paro de la tripulación de la embarcación "Sensermendi", que por falta de licencia se ve obligada a amarrar.

Esta es la primera vez que se produce en el puerto de Ondárroa un siniestro de esta envergadura, el cual ha puesto de manifiesto la falta de medios para la extinción de incendios en instalaciones portuarias.—De "Deia", Bilbao.



Vista general del Salón Náutico.



Para los pequeños, la náutica empieza en los juguetes. Las tablas a vela—fo

XXII Salón Náutico de Barcelona

La pesca artesanal e industrial, importante novedad

El pasado día 21 de enero se inauguró en Barcelona la XXII edición del Salón Náutico Internacional. En este certamen se presentan anualmente las últimas novedades de los diversos sectores marítimos de tipo deportivo. En la presente edición, y dedicándoles especial atención, se incluyen, como gran novedad, firmas relacionadas con la pesca, tanto artesanal como industrial.

LLUIS MARIA CASTELLA, *Barcelona*

La mitad del Palacio del Cincuentenario albergó treinta "stands" de las firmas dedicadas al sector pesquero. En ellos se mostraron embarcaciones típicas de la pesca de bajura que se practica en el Mediterráneo. Dentro de este campo, los visitantes pudieron observar las últimas novedades en producción astillera, equipos de transmisión, motores y accesorios de diversa índole.

El día 28 se celebró el Día de la Pesca, con la presencia de las primeras autoridades del sector, Cofradías de Pescadores, armadores, etcétera. La otra mitad del Palacio estuvo ocupada, en esta ocasión, por un sector netamente deportivo: el Windsurf.

Una de las atracciones de esta edición ha sido la aportada por el "stand" Baleares Náutica, del Ayuntamiento de Palma de Mallorca, en la que se pudieron contemplar las



I. M. C.

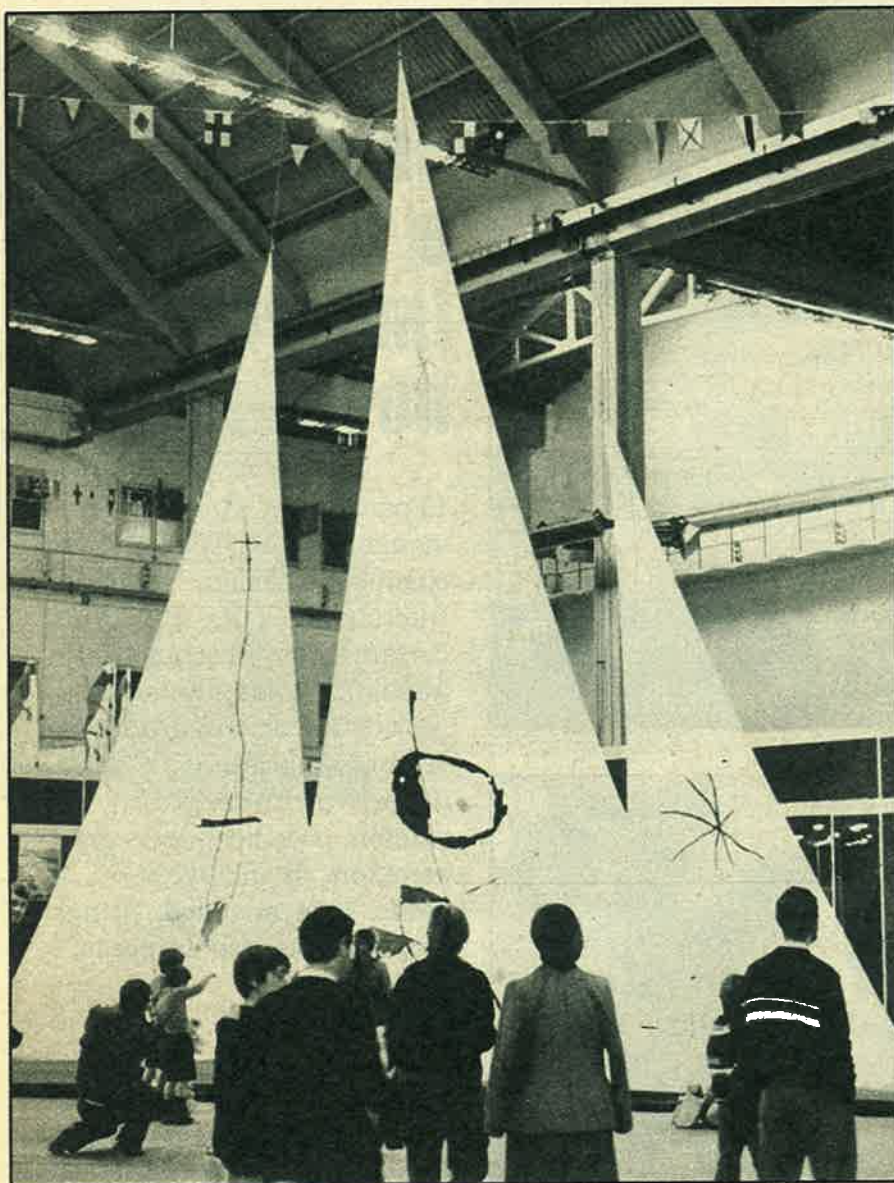


CASTELLA

to de la derecha— han adquirido gran auge en los últimos años, con el consiguiente aumento de producción.

(Pasa a la página 26)

SALON NAUTICO DE BARCELONA



Las velas de Miró a la derecha, el presidente de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, inaugura, en nombre del Rey, la XXII edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona. A su derecha, el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Guillermo Salas. CASTELLA

(Viene de la página anterior)

velas de barca que Joan Miró pintara para la Exposición Náutica de Viena de 1981. Estas velas del insigne pintor catalán, fallecido recientemente, se expondrán en diversas ciudades españolas de forma itinerante.

La náutica ha sido afectada, como otros sectores de la economía española, por la situación de crisis económica, y a pesar de las constantes devaluaciones de la peseta respecto al dólar, ha experimentado un ligero aumento del número de embarcaciones, lo que permite augurar un presumible "boom" en el



Piezas de adorno y de colección.

sector, en un futuro no muy lejano.

La muestra ferial náutica se prolongó desde el 21 hasta el 29 de enero. Durante estos ocho días se desarrolló un extenso programa de actividades de diversa temática, desde la celebración de interesantes conferencias que abarcaron varios ámbitos, hasta cursillos de aprendizaje del manejo de embarcaciones, iniciación al escanfandrisimo y socorrismo, pasando por exhibiciones subacuáticas, sesiones cinematográficas, regatas, concursos y muestras de moda.



Si quieres:

- Transformar o reparar tu barco.
- Modernizar sus instalaciones y cambiar el motor.
- Adquirir pertrechos y equipamientos.
- Construir varaderos, fábricas de hielo, plantas frigoríficas y piscifactorías.
- Puedes conseguir créditos en las mejores condiciones.

Cuenta con nosotros,
el Crédito Social Pesquero, está para ayudarte.

Créditos Inmediatos.

Cualquiera que sea tu necesidad solicita información a las delegaciones del Instituto Social de la Marina en la costa o al

Crédito Social Pesquero,
Velázquez, 64-66. Teléf. 255 06 04.



JET-FOIL

Navegar a reacción

DAUTE PRESS

Los tiempos heroicos de la navegación a vela y vapor han quedado ya desplazados hace muchos años por los nuevos sistemas, que permiten mayor velocidad en los desplazamientos, a la vez que más elevados índices de seguridad para pasajeros y mercancías. Si los barcos movidos por motores de vapor se convirtieron en toda una revolución frente a la vela, no lo fueron menos los modernos ferrys frente a aquéllos. Pero incluso estos últimos han sido ya desplazados, a su vez, a un segundo término, en lo que a transporte de viajeros se refiere. La rapidísima innovación tecnológica propicia constantemente la aparición de nuevos ingenios en los que poder desplazarse más y más rápidamente, tanto en el aire como en el mar. Los motores a reacción son el último grito en lo que a navegación se refiere.

Este es el sistema por el que se impulsan los jet-foil, los ingenios más avanzados en el transporte marítimo, que utilizan dos reactores similares a los que equipan los Boeing 727 para elevarse sobre la tierra. Sin embargo, en este caso, los motores no van colocados sobre alas, sino en dos alerones traseros que se sumergen bajo el mar. Por dichos motores entra agua en vez de aire, lo cual sirve para impulsar la embarcación. Además de los dos alerones posteriores, los jet-foil poseen uno más en la parte delantera, justo debajo de la quilla.

Dicho sistema permite que este especialísimo barco se deslice sobre el mar a cuatro metros de altura sobre el nivel del mismo, en lugar de ir flotando en él. De esta manera consigue alcanzar velocidades muy superiores a las de cualquier otro tipo de buque, pues llega a obtener un rendimiento de 43 nudos por hora, lo cual equivale a recorrer 80 kilómetros en el mismo tiempo. Comparativamente, puede dejar atrás sin nin-

gún problema a una patrullera del Ejército, cuya velocidad es de 32 nudos, y no digamos a un barco normal, que sólo alcanza los 18.

Gracias a esta ventaja, uno de estos aerodeslizadores puede cubrir el trayecto Tenerife-Las Palmas en un tiempo de ochenta minutos, mientras que un barco normal tarda alrededor de tres horas y media, lo que le da una gran superioridad en el transporte de pasajeros.

NAVEGAR SIN MAREOS

Un jet-foil sólo se convierte en un barco normal a la hora de atracar en su puerto de destino. Como su velocidad sería excesiva a la hora de acercarse a sus estaciones marítimas, es necesario replegar los tres alerones que lo mantienen fuera del agua y sumergir su casco en el mar. Sin embargo, la operación es tan rápida que los pasajeros apenas tienen tiempo de notar el balanceo producido por las olas. Este hecho lo demuestra el que sólo un 1 por 100 de las personas que utilizan los aerodeslizadores sufren mareo en ellos, por lo que el grado de aceptación de este medio de transporte entre los usuarios es de un 80 por 100.

La capacidad de viajeros es de 279, que van distribuidos en dos cubiertas, una superior y otra inferior. Por dentro, su aspecto es semejante al de un avión, incluso en su cabina de mandos. Cuenta con asientos de 61 centímetros de ancho, con espacio reservado para equipaje, el cual no puede superar los 15 kilogramos por persona. Las ventanas, panorámicas, no pueden abrirse debido a la velocidad, pero a cambio el pasaje goza de aire acondicionado y música ambiental.

La tripulación está compuesta por un capitán, un primer oficial, dos camareros y dos azafatas, todos los cuales ayudan a la hora de atracar y desatracar el barco.

A pesar de su reciente incorpora-

ción a las rutas marítimas españolas, los jet-foil no son fruto de la improvisación. La compañía que ha comercializado el sistema, la Boeing, ha invertido veinte años de investigación en el proyecto para alcanzar este resultado final. Desde 1963, la empresa fabricó lanchas rápidas para el Ejército de Estados Unidos, que podrían ser consideradas como precedentes de los modernos aerodeslizadores. En dicho año se puso en funcionamiento el hidrofoil PCH-1 High Point, al cual siguió el Tucumari PGH-2, que combatió en 1968 en la guerra de Vietnam. En 1974, la Marina de Estados Unidos incorporó un nuevo modelo de hidrofoil, el Pegasus PHM-1, a su flota de combate.

MODELO PERFECCIONADO

El jet-foil es el modelo más perfeccionado de este tipo de embarcaciones, que ya prestan sus servicios en diferentes países del mundo. En España viene realizando el trayecto Tenerife-Las Palmas y, más recientemente, la cobertura de las dos orillas del estrecho de Gibraltar.

Su desplazamiento es de 115 toneladas, por lo que no puede transportar automóviles; sus dimensiones son 27 metros de eslora y 12 de puntal, y su vida media, de quince años. El precio de un aerodeslizador está cifrado alrededor de los mil millones de pesetas y su consumo es de 1.890 litros de gas-oil marino a la hora, lo cual supone, por ejemplo, que el trayecto Las Palmas-Tenerife tenga un costo en combustible de unas 30.000 pesetas.

Los jet-foil están dotados con los sistemas de seguridad que exige la legislación internacional. Para casos de emergencia cuentan con doce lanchas salvavidas y dos motores auxiliares, que pueden desarrollar una velocidad de 18 nudos. Por esta razón son tan seguros como otro barco cualquiera, e incluso más, ya que no les está permitido navegar cuando las condiciones del mar, sea por poca visibilidad o por la existencia de marejadas, no son las idóneas.



ESPECIES SUBMARINAS DE BALEARES

OSCAR PIPKIN
(texto y fotos)

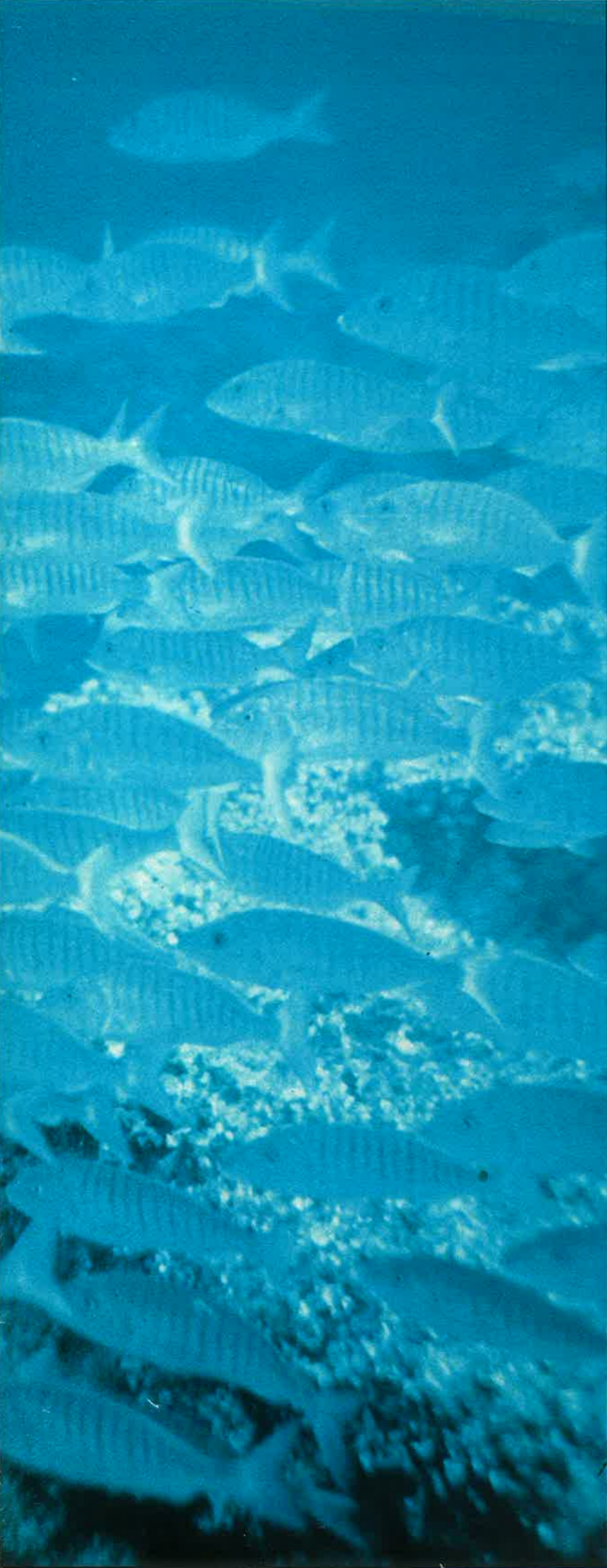
Las nuevas técnicas permiten que la fotografía submarina informe a los terrestres sobre cuáles son las especies que viven cerca, pero profundamente lejanas.

Desde el primer intento de descenso con escafandra autónoma, sistema perfeccionado por Jacques Cousteau, hasta nuestros días, los buceadores se dedicaron a perfeccionar un método de fotografía que les permitiera no solamente contarle a los amigos lo visto

bajo el agua, sino fotografiarlo para solaz de todos; una tarea de por sí positiva. Las primeras fotos subacuáticas fueron de placa, a la usanza de nuestros abuelos y con iluminación de magnesio, ese fogonazo que hoy nos parece tan mágico.

Hoy en día se pueden usar bajo el agua los mismos equipos terrestres, con la sola diferencia de que deben estar protegidos por carcasas de plástico que impidan la entrada de agua. También existen máquinas fotográficas que tienen el mismo aspecto exterior que las que todos los aficionados utilizan, pero se diferencian en que el enfoque debe hacerse con un cálculo de la distancia y no a través del objetivo, como las cámaras reflex. Otra diferencia es la exposición de la película a la luz, que debe ser calculada de forma tal que el automatismo funcione y no salgan fotos movidas. Así, a vuelo de pájaro (o a nado de pez), y sin entrar en complicaciones técnicas, sólo para los interesados en profundidad, y no en las profundidades, podemos deducir que no sólo existen dificultades para nadar debajo del agua, sino que también debemos agregar las aficiones como la foto submarina, que, en combinación con los mil peligros del buceo, hacen de esto un tema largo y apasionante, que puede hoy estar calibrado por la inmensa cantidad de aficionados al mar





que las expediciones de Cousteau han logrado.

En el Museo de Mallorca y organizado por el club de actividades subacuáticas Tritón, ha sido exhibida la primera colección de fotografías submarinas, "Mallorca bajo el mar".

Son un claro testimonio de esto. Aunque existen en todo el mundo grupos ecológicos y clubs fotográficos, no se habían incluido aún los mallorquines, menorquines e ibicencos en tan interesante tarea. El conjunto reúne 100 fotos en color de diferentes especies, incluyendo la especie humana, que bajo el agua toma aspecto de extraño visitante de profundidades. El objetivo de este grupo de gente de Baleares no es otro que difundir lo que han visto, y que se pone tan difícil de ser visto por quienes no sean deportistas o no puedan acceder al fondo del mar por falta de medios o, por qué no decirlo, miedo a las profundidades.

Es de hacer notar que, por efectos de la contaminación que existe, y cada vez en mayor medida, algunas especies han variado sus formas o colores; es lo que se llama genéticamente "mutar" y no es otra cosa que la necesidad de la especie de seguir viviendo a pesar de todo, y si para eso debe cambiar de forma y color, lo hace; es el instinto vital. El mar de las Baleares sigue limpio, lleno de vida, pero su explotación desmedida y la falta de cuidados en puertos y depuradoras hacen temer que estas fotos sean irrepetibles a corto plazo. La esperanza de los buceadores, biólogos y ecologistas es preservar, aunque sea lo vital, la vida en las costas y en las profundidades marinas.— Servicios especiales de Efe.

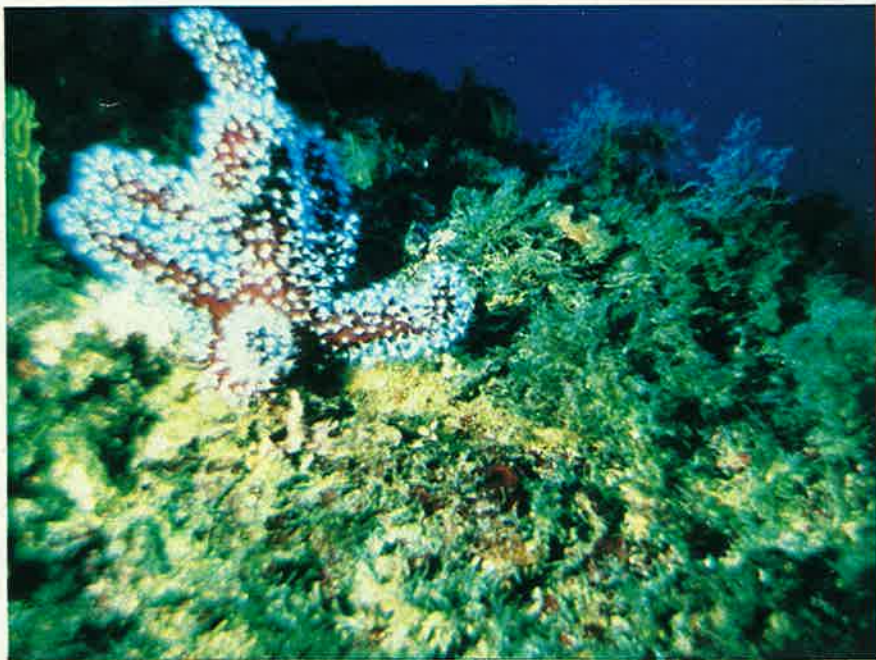
ESPECIES SUBMARINAS DE BALEARES



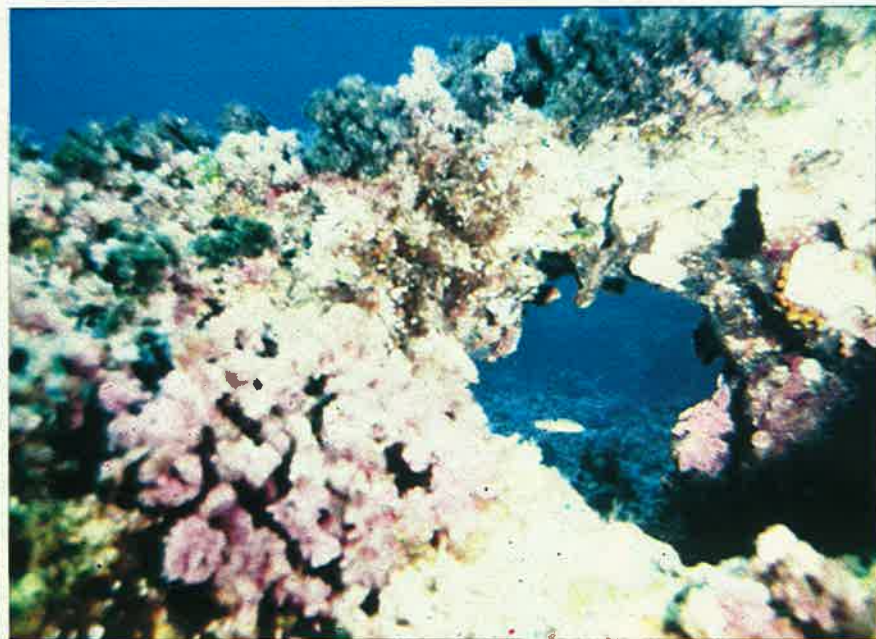


Coral y distintos tipos de peces en aguas del mar balear.

ESPECIES SUBMARINAS DE BALEARES



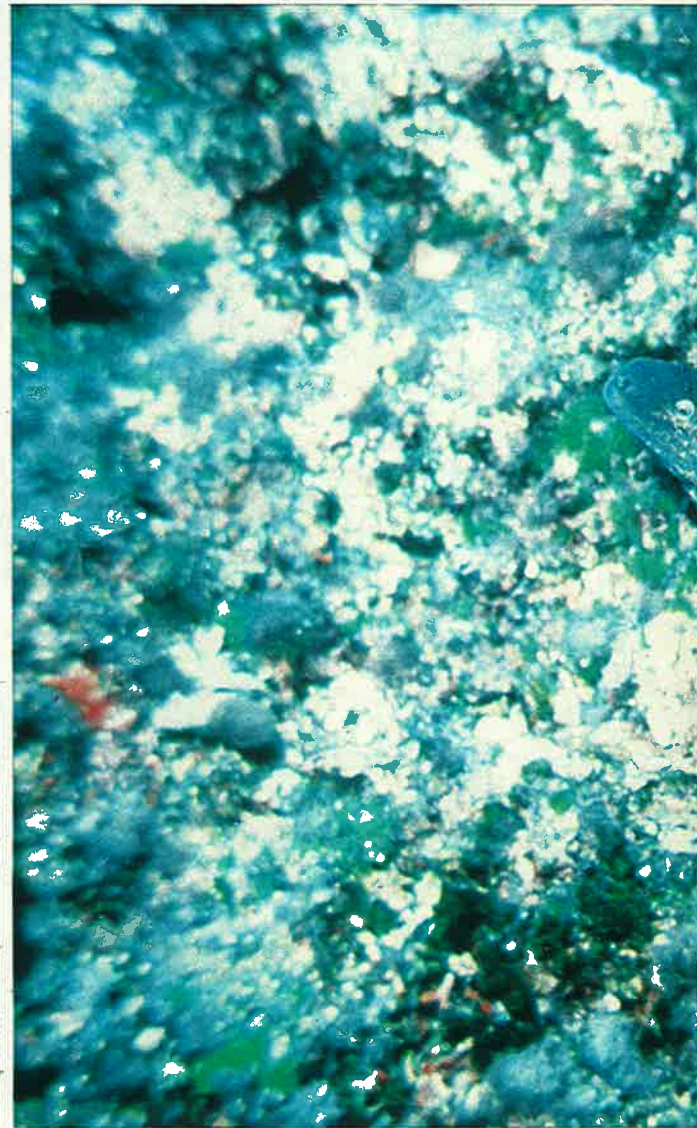
Protozoo.



Rocas calcáreas.



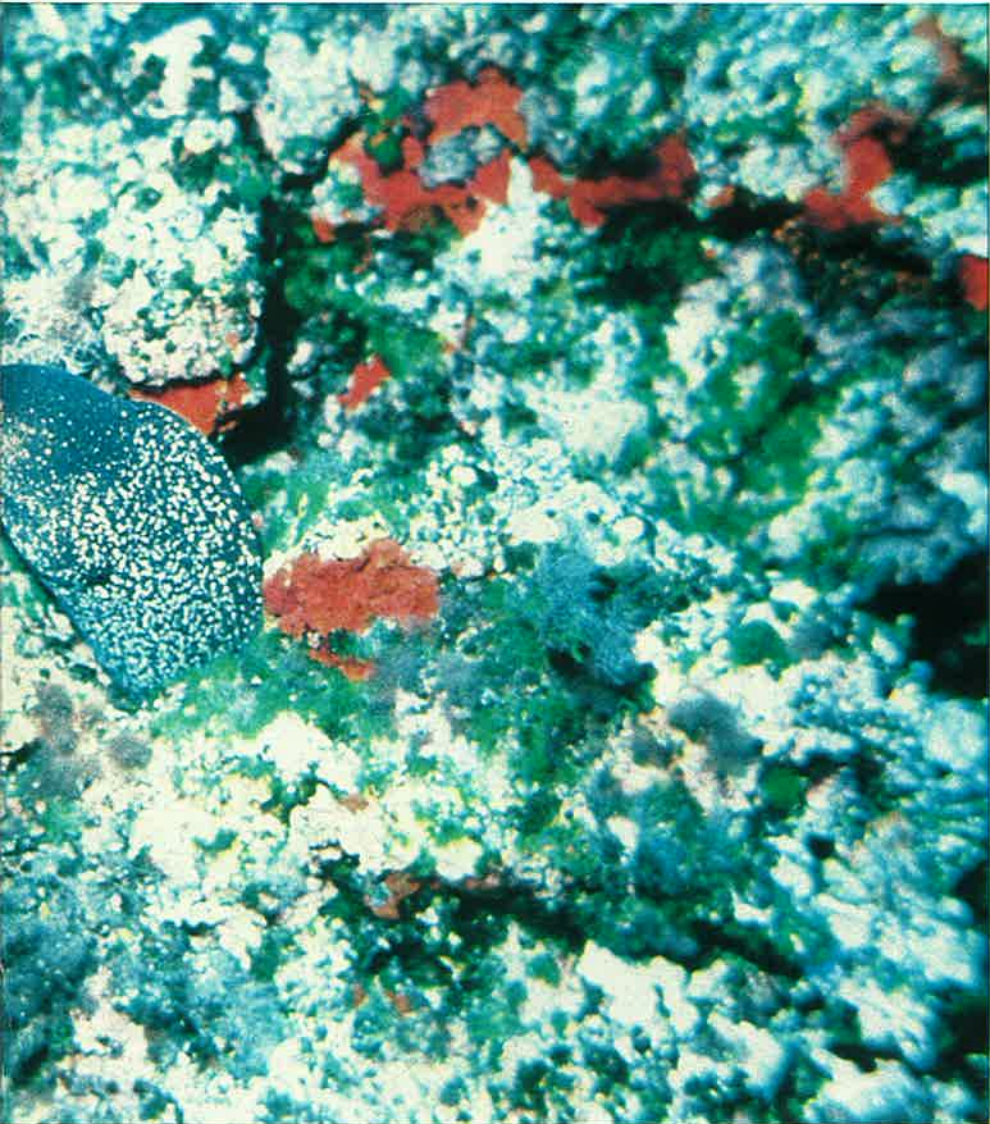
Cadena de individuos sexuales.



Morena ("Muraena helena").



Banco de servias ("Seriola dumerli").



Espirografo
("Spiro-
graphus
spallanzani")



Medusa
("Pelagia
noctiluca")



Anémone
("Radiantus
roseireus")



"Eunicella
singularis"

EMILIO MORANCHO
Palma de Mallorca

EL hombre primitivo buceaba a pleno pulmón, conteniendo la respiración, lo que limitaba el tiempo de permanencia bajo el agua y, por tanto, la profundidad a la que bajaba, que era muy pequeña. El primer traje de buzo impermeable se desarrolló a principios del siglo XIX. El aire era bombeado desde la superficie, pasando a través de un tubo a una escafandra de metal con ventanillas de cristal. El aire respirado y el sobrante se expulsaba por un orificio situado bajo el casco. El buceador corría el riesgo de ahogarse tan sólo con inclinar la cabeza, además de otros inconvenientes biológicos, todavía sin experimentar. En 1830, Augustus Siebe perfeccionó el artilugio colocando una válvula que dejaba salir el aire sin que entrase agua.

Actualmente, el buzo utiliza un equipo muy simplificado, a la par que eficaz; las ventanillas y la escafandra metálica las sustituye por unas gafas de cristal y goma; el incómodo y pesado traje, por uno de caucho, ajustado al cuerpo, que le permite movilidad y lo preserva del frío. En los pies no lleva botas lastradas, lleva unas aletas natatorias, plagio de las patas-aletas de las ánades, que le imprimen velocidad y actúa como timón de profundidad. Y el sistema respiratorio lo simplifica con unas botellas de oxígeno y unos conductos hasta la boca para respirarlo. Esta es, de una manera sucinta, sin entrar en detalles ni tecnicismos de valoración de mezcla sanguínea, ni de técnicas de descompresión. Para llegar hasta aquí han tenido lugar infinidad de experimentos y mejoras técnicas, como los avances que supusieron los estudios, en 1943, de Jacques Cousteau y Emile Gagnan, y los sofisticados medios de buceo que a mediados de la década de 1970 permitió al hombre sumergirse a la profundidad de 450 metros.

Otra actividad es la de orientación subacuática, que consiste en saber moverse y orientarse en aguas turbias u oscuras. El buceador, tras confeccionarse una carta y trazarse los rumbos que le llevarán a su objetivo, pone en práctica su plan desplazándose orientado por una brújula. Esta faceta no se practica demasiado en Mallorca, que, debido a la transparencia de sus aguas, le hace perder interés, y lo gana cuando se realiza en aguas turbias, como en los pantanos y ríos.



Cursos de buceo del club Tritón, en Palma



Belén marino en la cueva "Den Geroni".

GUILLERMO FELIX

La actividad base del club Tritón se centra en los cursos de buceo que, aunque la escuela la tiene la federación, delega en el club para impartir cursos en las modalidades de 2.^a y 1.^a categoría, en el que monitores cualificados preparan y enseñan las técnicas de inmersión, mediante unas clases teórico-técnicas y técnico-prácticas, ubicando al buceador en categorías, según su grado de conocimientos y práctica experimental.

El hombre, desde los tiempos más primitivos, tuvo necesidad de cazar para alimentarse. Pero el instinto cazador del hombre, heredado de sus antepasados, queda latente en su ser, y pasa, de cazar para alimentarse, a cazar por placer, pero de una forma organizada y racional que respeta la supervivencia de las especies. El club Tritón ejercita la caza submarina de esta manera. Realiza dos pruebas al año, una interclubs, con el trofeo Martín Pons, y otra interna, puntuables para los campeonatos de Baleares. Es una prueba que dura seis horas, y se puntúa a base de un punto por gramo, más una bonificación de 300 puntos por pieza capturada. Para no favorecer a la suerte, con una sola pieza conseguida, de 20 ó 25 kilos por ejemplo, solo se le asigna 15.000 puntos, más la bonificación por pieza.

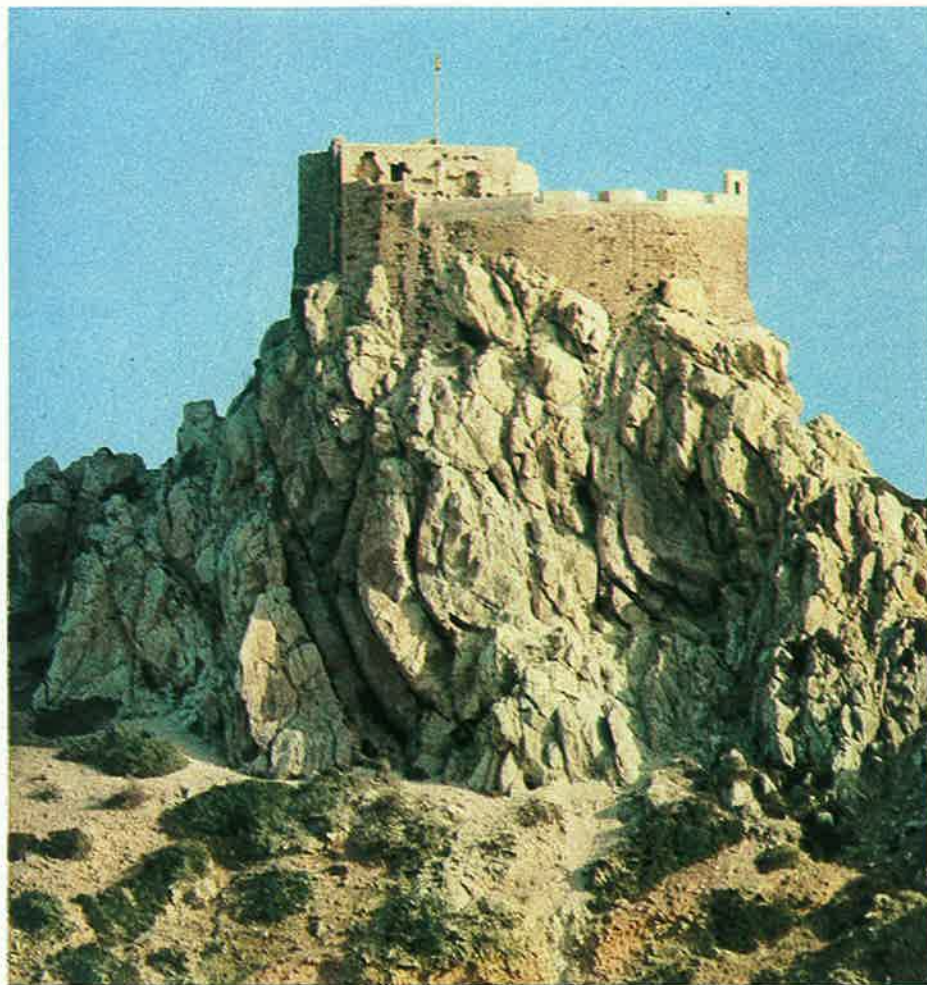
Con objeto de asegurar la reproducción de los meros, sólo se permite capturas de más de un kilo de peso, y en el caso de congrios o morenas, sólo se captura de más de dos kilos, pues aunque tienen fama de peligrosas, son muy fáciles de capturar debido a que son curiosas y salen de sus escondrijos cuando algo extraño se mueve.

Se realiza la clasificación y pesada de los peces y se hace la entrega de premios, y el pescado capturado se regala a una institución benéfica. Este año se hará el Primer Trofeo Isla de Mallorca, con la presencia del bicampeón de España, Amengual, y los campeones Gomis y Carbonell y la participación de un equipo de cada club de Mallorca, uno de Menorca, otro de Ibiza y otro de la Península.

Y por último, cabe destacar de este club Tritón la nota simpática de la instalación de un belén, con una placa de identificación, en una cueva, "Den Geroni", situada entre cala Murta y Formentor, al Noroeste de Mallorca. Está situado en una explanada a la que se llega tras la inmersión de cinco metros de profundidad, atravesando un túnel de tres metros que desemboca en una amplia bóveda. Cada año, antes de la Nochebuena, la visitan y añaden nuevas piezas al belén.

Estos submarinistas, por su preparación y experiencia, han ido a formar parte de la Cruz Roja del Mar y han intervenido en muchos trabajos de rescate y en varios naufragios. Toda una actividad en la que se aúnan el deporte con la utilidad práctica de sus enseñanzas.

Expropiado por el Ministerio de la Guerra en los años 40



El castillo data de finales del siglo XIV y está en construcción.

Can Felú reivindica la propiedad del archipiélago de Cabrera

Cabrera, la mayor isla del archipiélago del mismo nombre en el Mediterráneo occidental, no puede desligarse de la historia de Mallorca. Pero por acontecimientos históricos ha sido y es protagonista de unos hechos que datan del año 1808, con un trágico suceso durante la guerra de la Independencia. Setenta años después, Cabrera y sus islotes es propiedad privada, de los Felú, hasta que en los inicios de la segunda guerra mundial es expropiada por el Ministerio de la Guerra, obteniendo su propiedad y soberanía con unas cláusulas especiales. Veinte años más tarde, en 1963, el heredero legal del archipiélago de Cabrera reclama su propiedad y comienza el primero de sus cuatro contenciosos con el Estado español.

(Sigue en la pág. 38)

ARCHIPIÉLAGO DE CABRERA



Arrecife en el archipiélago (foto superior).



Sebastián Felfú, heredero legal de Cabrera.



La isla de Cabrera, desde el puerto. En la isla hay un testamento militar, que pertenece, actualmente, al Ministerio de Defensa.

EMILIO MORANCHO
Texto y fotos

EL archipiélago de Cabrera, situado a unas seis millas al Sur de Mallorca, es uno de los últimos conjuntos de pequeñas islas, casi vírgenes, del Mediterráneo, en donde se une el interés botánico y faunístico con el paisajístico. Los pequeños islotes, casi inaccesibles, carecen de todo interés que no sea su atractiva morfología, con escasa vegetación y rica fauna; los freos son limpios y profundos, y la pesca es abundante, tanto en cantidad como en variedad de especies.

Pasado este rosario de islotes, se enfilan el puerto de Cabrera, excelente refugio natural para las embarcaciones, que las abriga de los vientos. La vegetación es baja, a base de matorrales y dos núcleos de pequeños bosquillos. La fauna terrestre está compuesta por especies introducidas por el hombre, como el conejo, que fue tal su multiplicación, que los antiguos cultivadores tuvieron que criar la jineta para combatirlos. No existen ofidios, pero son muy abundantes las especies de lagartijas y salamangas. De la avifauna se puede observar el flamenco, el halcón peregrino y el águila pescadora. Y de la fauna marina son representativas algunas especies de delfines y tortuga boba.

Era el mes de julio de 1808 y se había ganado la batalla de Bailén. Según las capitulaciones, los prisioneros franceses debían ser trasladados a Rochefort, pero el gobernador militar de Cádiz, desatendiendo el compromiso firmado por el general Castaños, ordenó su traslado a Puerto de Santa María, traslado que fue hecho con lentitud y dificultades, y desde donde fueron transportados en ocho naves desarboladas y sin jarcias. Y allí comenzó la tragedia.

La falta de alimentos, el agua corrompida y la falta de higiene produjo enfermedades como el tifus, el escorbuto y la sarna. Los cadáveres eran arrojados al agua, pero al carecer de sacos, cuerdas y piedras para mantenerlos en el fondo, los cadáveres flotaban en la superficie y muchos de ellos eran arrastrados hasta el mismo Cádiz.

En el Estrecho, una tormenta borrascosa dispersó el convoy, y en abril de 1809 aparecieron en el puerto de Mahón; pero el lazareto estaba lleno y sólo pudieron hospitalizar unos pocos. La Junta de Mallorca decidió trasladar el resto a Cabrera. Aquí se reunieron unos 9.000 hombres prisioneros, donde permanecieron cinco años, y los que regresaron a su país apenas sumaban 3.600.

Los desterrados vivieron en chamiros construidos con troncos y ramas, el estado higiénico era deplorable, casi desnudos y sin agua; el hambre y la miseria hizo presa en ellos.

En 1814 se marcharon los supervivientes, tras incendiar las cabañas que habían construido. Pasados treinta y tres años de estos acontecimientos fue erigido un obelisco de unos siete metros de altura en memoria de los que murieron en cautiverio. En la base del monumento se puede leer la siguiente inscripción: "A la memoire des français morts à Cabrera. L'escadre d'Evolution de 1847 commandé par S. A. R. le Prince de Joinville".

EXPROPIACION PARA CONTROL MILITAR

Actualmente es propietario del archipiélago de Cabrera el Ministerio de Defensa, que lo heredó del Ministerio del Ejército y éste, a su vez, del Ministerio de la Guerra, siendo este último el que en los inicios de la primera guerra mundial, promueve la ocupación y posteriormente la expropiación a los Felú, que la habían adquirido en 1878, mediante escritura pública inscrita en el Registro de la Propiedad. El alegato del Estado para tal decisión fue la necesidad de un control militar por motivos de seguridad del Estado y defensa nacional. Se escritura a nombre del Ministerio de la Guerra, haciendo constar el allanamiento de que habían sido objeto los propietarios y reconociendo que cuando no se necesite para los fines para los que se ha expropiado, pasará de una forma tácita a ser propiedad de Can Felú o sus herederos legales.

Y hoy el heredero legal es Sebastián Felú Quadreny, quien al apellido Felú le añade "de Cabrera", concedido por una orden ministerial del año 1970, en reconocimiento a sus derechos históricos. Felú de Cabrera, en una entrevista concedida para Hoja del Mar, explica con precisión la actual situación jurídica de la propiedad.

"El archipiélago —dice— pertenece a todas luces al Ministerio de Defensa, pero una sentencia del Tribunal Supremo me reconoce que, cuando el Estado español no lo necesita, o fuese empleado para otros fines, me será devuelta Cabrera, sus islas adyacentes y tres millas de mar circundante. La isla estaba olvidada por todos, pero cuando en el año 1963 Ejército quiso cederlo a Turismo, para fines distintos a los convenidos, me opuse rotundamente, surgiendo el primer contencioso, que paralizó el trámite".

"El tema suscita desde entonces —prosigue— cuatro contenciosos, y

aunque tengo la inseguridad de ganar, tengo la completa seguridad de no perder. Caso de que se me devuelva Cabrera, jamás habrá unas instalaciones de carácter lucrativo, ni por el Estado ni por mí mismo, y así me he comprometido fehacientemente; tanto, que en mi testamento así lo tengo prohibido a mis herederos. Haría un parque natural del Mediterráneo, reservándome unas hectáreas para mi casa, y al que podría ir todo el que lo desease para admirar y disfrutar de Cabrera, y lo podría hacer libre y gratuitamente".

"Hoy día —añade— Cabrera no tiene ningún sentido militar; nunca fue una estrella de ocho puntas, siempre están los mismos militares y los mismos oficiales, y cualquiera que haya sido soldado comprenderá que no se puede mover allí ni un regimiento. Ahora se han inventado las maniobras para justificar su presencia en la isla, pero todo el mundo sabe que, dados los avances en balística, no es lugar idóneo para defender nada".

EL DEPORTE DE MATAR CABRAS

El visitante que llega a la isla, tras el correspondiente permiso militar, hace tres visitas obligadas. Subir al castillo, que está en ruinas y reconstruyéndose, construido a finales del siglo XIV; conservándose documentos del año 1410, que cita la fortaleza y su lucha contra la piratería del Norte de Africa. Parece nacer de las mismas rocas del acantilado; es un lugar ideal para las cabras, que ya las hubo en otro tiempo en gran número. Se organizaban excursiones para matarlas a tiros desde el mar, y el espectáculo que ofrecía ver despeñarse a los pobres animales desde los pedregales debía ser lamentable.

Se puede ir al monolito levantado entre pinos, al fondo del puerto, por una escuadra francesa en 1847, recordando sus muertos en cautiverio. Hay también un pequeño cementerio, con una sola cruz, con el nombre de un piloto alemán muerto durante la última guerra mundial.

El accidente natural de Cova Blava es de lo más nombrado de Cabrera. Una vez adentrado por su estrecha boca, se encuentra con una amplia nave interior de grandes proporciones, cubierta por una alta cúpula. El agua es de un azul intensísimo, tanto, que si se introduce un pañuelo en el agua, parece que destila azulete.

¿Y qué más hay en Cabrera? Pues unos paisajes maravillosos, unas brisas apacibles, que tienen varios nombres, un sosiego indescriptible, sólo turbado por el canto de las avecillas, y un ambiente cargado de historia, que el visitante reconstruye en su memoria al contemplarlo.



LA NAO

maestra y dos bonetas y trinquete y cebadera

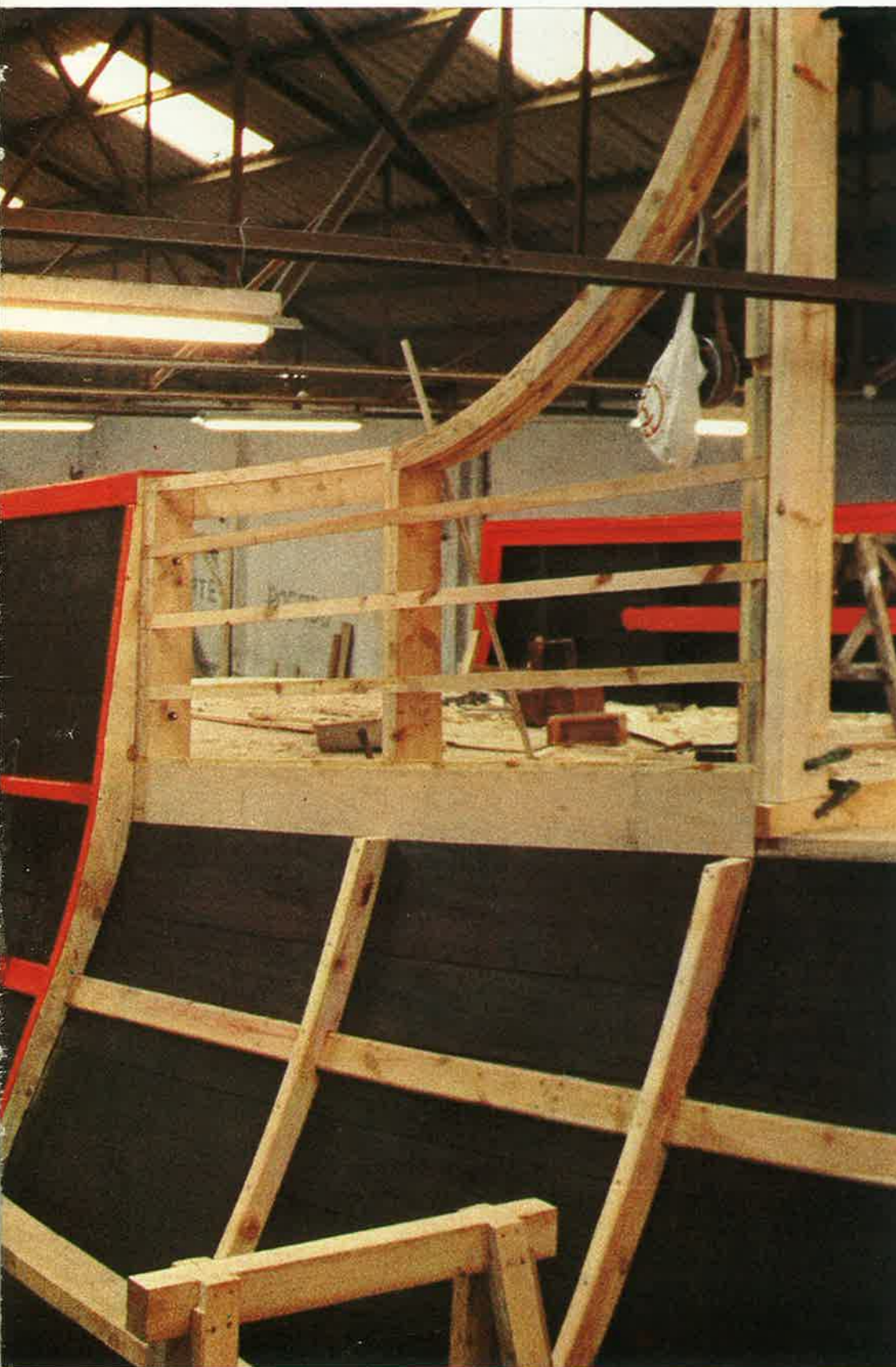
Las palabras escritas por Colón en su Diario al finalizar la singladura del 24 de octubre de 1492 -que había comenzado en la media noche anterior, tras levar anclas frente a Isabela (actual Crooked Island) vienen guiando a los investigadores que tratan de reconstruir el aspecto que debió tener la "Santa María", mucho mejor que cualquier otro dato conocido.



Un grupo de calafates de la Malvarrosa, en Valencia, trata de construir una réplica



... Y estuve así con poco viento hasta que pasaba de medio día y entonces tornó a ventar muy amoroso, y llevaba todas mis velas de la nao: mesana y vela de gavia, y el batel por popa...”.



exacta de la “Santa María”, lo cual es pretender lo imposible, pues no existen de ella planos ni se conocen descripciones.

ALFONSO ALONSO-BARCON

DE la nao capitana en el Viaje de Descubrimiento no existe ni un mal bosquejo original de planos de formas, ni se conservan testimonios seguros sobre su procedencia, ni se conocen descripciones. Se sabe que el Almirante se refería en todo momento a ella como la nao, diferenciándola así de la “Pinta” y la “Niña”; las carabelas. Se sabe también quién era su dueño y piloto: el cartógrafo y navegante de Santoña Juan de la Cosa, nombre ilustre en la historia marítima del mundo. Y se sabe que éste y su gente la llamaban “La Gallega”.

Los barcos solían ser bautizados por entonces con nombres elegidos en el santoral, aunque luego, en la práctica, sus tripulaciones —y los marineros y mercaderes de los puertos que frecuentaban— los apodaban con un nombre distinto, alusivo a cualquier circunstancia sobresaliente de la nave, de su piloto o de su propietario. Para esta denominación familiar se empleaba por lo general la forma femenina, pues femenino fue el género asignado casi a toda embarcación —carabela, nao— hasta bien avanzado el siglo XVI (en inglés lo sigue siendo, como es bien sabido). A menudo se utilizaba como alias el nombre o apellido del armador (el nombre oficial de la “Niña” era “Santa Clara” y su propietario era Juan Niño, un patrón de Moguer). También era frecuente elegir como mote el nombre del lugar donde el buque había sido construido, o el de su puerto base, cuando arribaba a otros distantes. A juicio de algunos historiadores, parece haber pocas dudas respecto a que fue Galicia donde la “Santa María” flotó por primera vez. Incluso se han propuesto dos carpinterías de ribera como muy probables, am-

L

A asociación cultural japonesa que contrató esta
nada a una exposición que se abrirá la próxima



Once carpinteros de ribera construyeron esta media reproducción en tres meses.



La toldilla y el combés, con su escotillón, desde el castillo. En primer plano, el asiento del palo trinquete. La arboladura se montará en Japón.



bas en Pontevedra: Poio y As Corbaceiras.

Velas que aparejaba, lugar donde probablemente fue construida... ¿Qué más sabemos de ella o cuánto más podemos deducir? A Colón nunca le satisfizo la "Santa María", porque resultaba demasiado lenta y difícil de maniobrar en comparación con las pequeñas "Pinta" y "Niña". Además, calaba excesivamente, lo que la hacía "poco adecuada para viajes de descubrimiento", como dejaron escrito Juan de la Cosa y el propio Colón. La denominación con que la distinguía el Almirante y el sentido de sus quejas sobre ella son datos que explican que casi todos los especialistas de hoy estén de acuerdo en considerar a la nave no una carabela, sino una carraca.

Mientras que las carabelas eran probablemente embarcaciones de pesca (así son denominadas éstas en un manuscrito portugués de 1255), las carracas, muy extendidas por Europa en el siglo XV (se conservan representaciones y xilografías de, al menos, una kraeck flamenca y una carraca veneciana), eran en cambio naos mercantes; consecuentemente, más pesadas y mangudas que aquéllas.

DIMENSIONES Y CALADO DESCONOCIDOS

Sin embargo, concluir que la "Santa María" era una carraca sigue siendo insuficiente. No conocemos su calado, por ejemplo. Todo lo que puede hacerse es conjeturar partiendo de la "Niña" (el padre Las Casas afirma que la nao capitana era algo mayor). En opinión de Björn Landström —uno de los investigadores mejor reputados en esta materia—, la "Niña" debió calar todo lo más una braza (1,829 m.). Landström se basa en un razonamiento irrefutable: de haber tenido mayor calado, esa carabela hubiera encallado inevitablemente en los bajíos de la costa Sur de Cuba, que exploró sin percances.

construcción tenía demasiada prisa: la nao, desti-primavera en Kobe, tendrá que exponerse en seco.

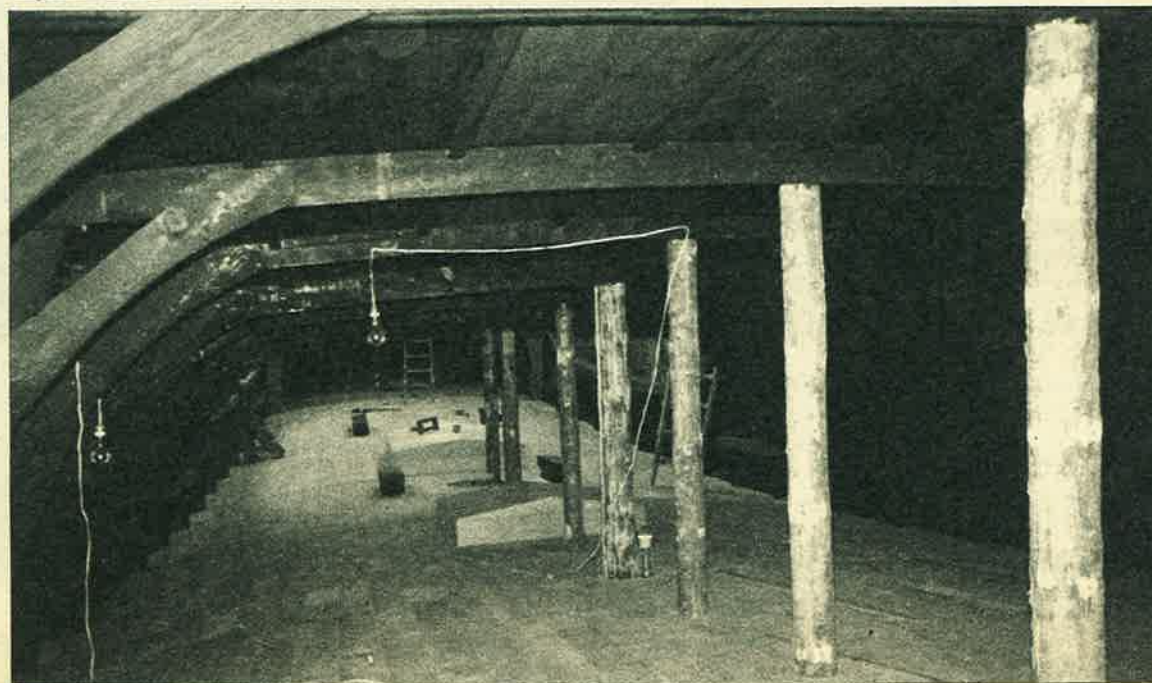
Se sabe también que la "Niña" era una embarcación de 60 toneladas. Es decir, podía cargar 60 toneles de vino (el tonel español tenía una capacidad de 968 litros, muy poco menos que una tonelada de peso). De estos datos deduce Landström —apoyándose en el "algo mayor" de Las Casas— que "La Gallega" tendría entre 80 y 100 toneladas. Pero sus dimensiones son desconocidas, y así resulta punto menos que imposible reconstruir una réplica.

Cierta antigua regla, parece que observada estrictamente por los carpinteros de ribera, establecía que las medidas de un buque —en el orden: manga/longitud de la quilla/eslora de roda a codaste— debían obedecer a la proporción 1 : 2 : 3. Partiendo de su calado y tonelaje aproximados, supone Landström que las dimensiones de la carraca "Santa María" no debían alejarse demasiado de éstas, que confiesa haber tenido que "adivinar": eslora de roda a codaste, 23,93 m.; longitud de la quilla, 16,92 m.; y manga, 7,92 m.

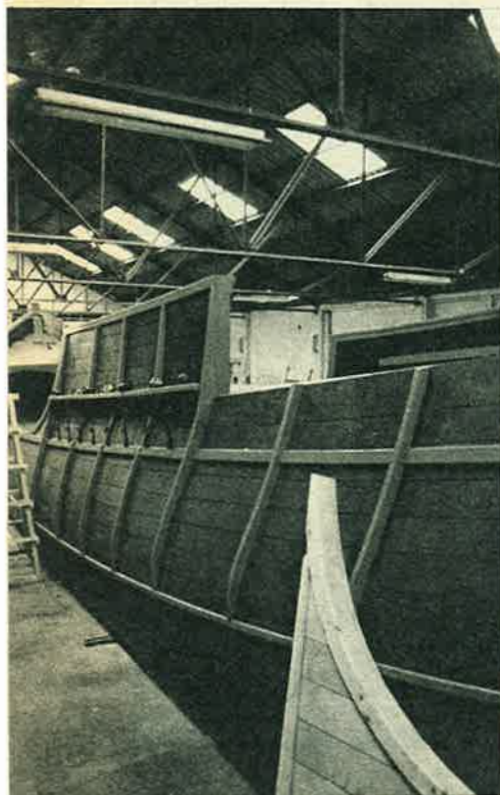
Nos merece confianza esa conclusión, viniendo de quien viene. Aproximadamente, muy bien podrían haber sido esas las dimensiones de la nao. Pero, aun en el caso de que Landström hubiera acertado con exactitud, seguiría resultando extraordinariamente difícil recrear su aspecto, de no ser por la descripción que Colón hace del velamen ese 24 de octubre. La comparación de lo escrito por el Almirante con los aparejos de naos mercantes de la época cuyas reproducciones se conservan hace posible intentar una interpretación. Así es cómo numerosos museos marítimos del mundo entero han podido ir incluyendo en sus colecciones pinturas y modelos a escala de la "Santa María". Olvidándonos de las interpretaciones disparatadas, que las hay, todas pueden ser igualmente válidas, de la misma manera que adolecen de un inevitable defecto: la imprecisión.



Sólo se ha reproducido la obra muerta —lo que queda por encima de la línea de flotación—. El escotillón de acceso a la bodega es falso. Bajo la cubierta principal sólo hay estructuras de consolidación.



LA NAO



Vista por la aleta de babor. El trozo de la amura que se ve en el suelo, aún sin pintar, enlaza con la chupeta, que aloja la cámara del Almirante. El palo de mesana la atraviesa.

Tratar de construir una réplica exacta de la "Santa María" es, en efecto, pretender lo imposible. Su aspecto sólo puede intuirse, con mayor o menor fortuna aparente. Y fuera de los límites impuestos por lo poquisimo que se sabe acerca de ella, no existe nadie en condiciones de juzgar el resultado de un intento. Pero tampoco hace falta, porque, sin duda, ninguna cuidada aproximación a lo que debió de ser el porte real de aquella nave está privada de mérito. La falta de datos concretos sobre ella supone un enorme obstáculo que sólo en parte ha podido ser salvado —y ahí reside el mérito—, merced a concienzudas tareas de investigación histórica y al buen hacer tradicional de los profesionales del modelismo naval y los carpinteros de ribera.

Los maestros de este gremio —en trance de extinción por la adopción de avanzadas tecnologías y la definitiva implantación de materiales distintos a la madera en la construcción naval— son hoy escasísimos, y los pocos que van quedando saben que su arte morirá con ellos. Algunos viejos calafates encuentran su último refugio profesional en la construcción de pequeños pesqueros de bajura y embarcaciones menores para el tráfico interior. Unos pocos afortunados —principalmente en las islas Británicas— gozan de mejor y más vistosa suerte: la reproducción fidedigna de buques de época. Se trata de un quehacer reciente, en el que nadie los puede superar. Un último aliento feliz (y diríamos que por tanto inesperado) para las carpinterías de ribera.

FINES CINEMATOGRAFICOS

Con fines en principio cinematográficos, se han recreado —y navegan por los mares del mundo adelante, gozando de buena salud— el "Mayflower", la "Bounty", el "Beagle" y otros. Se trata de reproducciones exactas (salvo, acaso, la del "Mayflower"), pues el Almirantazgo británico conserva los planos a buen

recaudo. Claro que los ejemplares históricos navegaron ayer, como quien dice. Otra cosa es tratar de reconstruir la capitana del de Austria en Lepanto (véase el resultado en las Atarazanas de Barcelona) o, lo que nadie fuera de este país ha hecho en serio, una nave del siglo XV. Pero a este empeño, con todo y requiriendo bastante más atrevimiento, tampoco le faltan entusiastas. En Valencia los hay. Los hijos y los nietos de quienes construyeron la "Santa María", que también se puede visitar en el puerto de Barcelona, han construido ahora para Japón una nao semejante, aunque rebanada por la mitad, mostrando solamente de la línea de flotación para arriba. El plazo excesivamente corto que pusieron los compradores como condición, problemas de espacio en el lugar donde quedará ubicada y el hecho de que se expondrá en seco aconsejaron esa solución un tanto "de falla" que, sin embargo, y a juzgar por los resultados, parece predestinada a disfrutar de larga vida en aquel país. Se han utilizado los mismos planos que se trazaron en 1950 para construir la réplica que se conserva en Barcelona, cuyas dimensiones exceden bastante de las propuestas por Landström. Traducidas en términos de tonelaje arrojan un resultado no algo mayor, sino tres veces el que se sabe que tuvo la "Niña". En rigor, ese puede ser un defecto de la nao de Barcelona, como también de su mitad gemela que acaba de construirse en Valencia. Pero para cualquiera que haya tenido ocasión de ver la obra terminada, ese dato carece por completo de relevancia. Hasta Björn Landström lo pasaría por alto, porque es una hermosa interpretación. Lástima que se la lleven tan lejos.

NUEVA "GALLEGA"

Durante tres meses, a medida que hacían crecer esta nueva "Gallega" —que, a diferencia de la construida por sus padres y abuelos, no será puesta en el agua—, los últimos carpinteros de ribera de la Malvarrosa han

recordado, en los astilleros Lacomba, la construcción del "Cruz del Sur" (el viejo buque-escuela de nuestra flota mercante) y de otros muchos veleros que nacieron en esa misma playa. El V centenario del Descubrimiento está cerca. Se dice que Japón contratará para la ocasión la construcción de las tres naves, para conseguir con ellas —partiendo de Palos de Moguer y navegando vía Hornos— lo que Colón intentó: arribar a Cipango singlando al Oeste. Según nuestras fuentes, también la Armada española quiere sacar a concurso la construcción de la nao capitana y las dos carabelas, con parecidos objetivos de conmemoración. Por su parte, astilleros Lacomba ha llegado a un principio de acuerdo con la República Dominicana que, de fraguar, se concretaría en una nueva "Santa María" para el año próximo.

Tal parece que estamos en vísperas de sembrar el mundo de naos. Tenemos nuestras dudas respecto a lo aconsejable de este proceder que, en cualquier caso, nadie podrá evitar. Pero bienvenida sea incluso su construcción en serie, si con ello potenciamos de nuevo el verdadero arte de construir barcos.

Porque el modo de trabajar de los carpinteros de ribera sigue siendo un arte. Talar los árboles elegidos, cortar las ramas adecuadas y calentar la madera hasta secarla y darle forma. Así, bao por bao, cuaderna por cuaderna.

Les diríamos a quienes tienen la suerte de poder encargar la construcción de un velero, que acudiesen de nuevo a ellos. Los carpinteros de ribera han trabajado así desde antes del diluvio. Está claro que contaron con ocasiones sobradas de probar su pericia. Lo que sale de sus manos es siempre una nave robusta, orgullosa de sus formas y capaz de dejarse gobernar en aguas turbulentas. Incluso a despecho de la capitana de Colón, cuyo destino fue el naufragio en las costas americanas y el descrédito a que la sometió el Almirante. Pero él sabía muy bien que sólo los barcos naufragan.

El patrón seguidor, el muletero, el filador

La evolución de las técnicas, la motorización, las puertas del "bou", los artes de fibras sintéticas, el radar, la sonda... han cambiado radicalmente los métodos de pesca y han ocasionado la desaparición de ocupaciones y profesiones marineras. Entre ellas están la de patrón seguidor, muletero, velero, hilador...

L. MILLAN ROCA

EL "patrón seguidor" mandaba la segunda vela de la pareja. Su misión era estar atento a las órdenes del patrón, que era el que dirigía las operaciones de marcar el rumbo, calar, "chorrar"... Navegando hacia caladero y alcanzados los fondos y la enfilación prevista, el patrón ordenaba al seguidor que fuese preparando el "bou". De día se entendían por señas, que por la noche hacían con el farol. Calado el "bou", ya se pensaba en el "all i pebre" con pescado del día anterior (1).

Mientras se corría "bou", el patrón ordenaba al seguidor las maniobras convenientes según fuere el viento. No usaban cable. Sólo malletas, que eran de cañamo. A la hora de "chorrar", llegado el "bou" y aproximándose las dos embarcaciones, preparaban un gancho, salabre y cestos. Abrían la corona y sacaban la pesca estando el arte en la mar.

Regresaban a puerto y a una distancia prudencial transbordaban la pesca a uno o dos botes auxiliares que los marineros, a remo, llevaban a lonja. Después cargaban las provisiones necesarias y de nuevo volvían a la pareja para iniciar nuevos lances. Se pescaba de quincena. Después, de semana. En ocasiones, el bote era "para no volver" y entonces solía tripularlo un solo hombre.

El tangón y las puertas acabaron con las parejas. Los que habían sido patrones seguidores mandaron su propia embarcación (2).

EL MULETERO

Muletero es la denominación local del marinero que cumplía diversos cometidos en tierra, como trámites en la Comandancia, en el pósito, provisiones, recados familiares, etcétera. Y el principal, llamar a los tripulantes a domicilio a la hora de la salida y llevarles a bordo en la "mu-

leta", embarcación auxiliar, y esperar el regreso de la pareja junto al "muerto" (una piedra de buen peso y una triza, ancla y cadenas, con una pequeña boya). No había muelle y las embarcaciones quedaban fondeadas en bahía.

Su trabajo comenzaba mucho antes de la hora de hacerse a la mar los pescadores. Los muleteros se reunían en la plaza mayor, a la vista del reloj de la iglesia, y esperaban en los porches, en los bajos del Ayunta-

miento. Al dar la hora fijada por el pósito, salían presurosos para llamar a los pescadores al grito de "¡jalsa!" ("¡levántate!"). Avisada la tripulación, iban derecho a la playa y, armados los remos, llevaban al personal a bordo. Al regreso tenían el tiempo ocupado en los más dispares trabajos y, aparte de los citados, llevar las redes al tinte, cuidar del "bou" estropeado, etcétera.

El aviso de llegada lo hacían las parejas con la caracola, que además

servía como señal acústica en tiempo de niebla, de aviso al seguidor. Cada embarcación tenía su toque característico. Los familiares, desde sus casas, desde la playa, y el muletero esperaban la señal. Era la alegría de la llegada, de caras de satisfacción en días de buena pesca. La muleta trasladaba la pesca y a los hombres a tierra. Después, un rosario de pescadores y cestos se dirigía al "peso".

La realidad del muelle pesquero, aspiración de generaciones, acabó con el muletero. "Recordaremos los atardeceres en la bahía, ancha, sin límites, tersa, rojiza. Aquí y allá, en perfecto desorden, muchas muletas... Remos sobre los escalamos. Junto a ella, una boya. Y en la muleta, el muletero. Más bien anciano; viejo lobo de mar, manos callosas, conocedor del mar. Apasionado por las cosas del mar. Sí, ni los años le quitan la ilusión de estar entre el agua, el cielo y la pesca. Otea el horizonte que tantos años surcó con el motor, y ya antes del motor, a vela. Ahora espera..." (3).

Falleció el escritor Sebastián Juan Arbó

L. M. La Rápita

Ha fallecido en Barcelona Sebastián Juan Arbó, el escritor de las tierras del Ebro, que han perdido uno de sus más ilustres hijos.

Nacido en San Carlos de la Rápita, de familia marinera y agricultora, pasó su infancia en el ambiente pescador y en el de las tierras de arroz de la ribera.

Niño aún, pasó con su familia a Amposta y muy joven inicia su aventura en Barcelona, a la que se traslada llevando como único equipaje el manuscrito del "Inútil combat" y, sin terminar, el de "Terres de l'Ebre", que le abrirían las puertas del mundo literario. Le ayudó el entonces consejero Josep Tarradellas, admirador suyo.

De sus obras destacaríamos, entre otras, "Terres de l'Ebre" "Tino Costa", "Los hombres de la tierra y del mar", "La tempestad" "La masía", "Entre la tierra y el mar" y las biografías "Cervantes", "Verdaguer", "Pío Baroja" y "Oscar Wilde", algunas de las cuales han sido traducidas a varios idiomas.



Sebastián Juan Arbó

Por sus periódicas travesías al puerto de los Alfaques, dada su afición por la natación, que cultivó con sus ya setenta años, le fue concedida la Medalla al Mérito Deportivo.

Amposta le había nombrado hijo adoptivo y San Carlos de la Rápita, hijo predilecto.

El funeral se celebró en la barcelonesa basilica de Santa María del Mar y acompañaron a los familiares representaciones de los Ayuntamientos de Barcelona y San Carlos de la Rápita.

VELAS EN LOS ALFAQUES

Los veleros dejaron de tener trabajo poco a poco, a raíz de los comienzos de la motorización, a mediados de los años veinte. En los años cincuenta había aún en los Alfaques como unas doscientas velas que pescaban preferentemente al abrigo de la bahía. No solían salir "de puntas". Estos pescadores eran, son, conocidos como los "porteros". El tonelaje medio de estas embarcaciones superaba ligeramente las dos toneladas.

La motorización afectó principalmente, en sus comienzos, a las embarcaciones de pesca al "bou". La de los trasmallistas, palangreros, marseadores, vino bastante después.

Con las restricciones de gas-oil durante la última contienda mundial

(Pasa a la página 46)

Paleobiología del mar balear

EMILIO MORANCHO, Palma

Las investigaciones llevadas a cabo durante seis años sobre la vida marina en Baleares, a finales del período terciario, más concretamente en el mesinense, y la similitud con los parámetros actuales, dio origen a la conferencia que el doctor Guillermo Mateu pronunció en la Real Academia de Medicina y Cirugía de Palma de Mallorca, sobre el tema "Paleobiología del mar balear".

La vida del doctor Mateu ha sido un continuo estudio. De muy joven, en su pueblo natal mallorquín, Caimari, siente curiosidad y amor por plantas y animales. Mientras estudia el Bachillerato y Humanidades, se interesa por el conocimiento de la Biología, de donde nace su vocación para la carrera investigadora.

Al finalizar los estudios filosóficos y teológicos, comenzó la carrera de Ciencias Geológicas, que simultanea con la de Ciencias Biológicas. En 1966 presentó sus tesis doctoral, que mereció la más alta de las calificaciones y que fue dirigida por el catedrático Enrique Gadea.

Actualmente es académico numerario de la Real Academia de Medicina, oceanógrafo del Instituto Oceanográfico Español y profesor de Micropaleontología de la Facultad de Ciencias. Tiene editados numerosos libros y publicados muchos trabajos.

Guillermo Mateu desarrolla en tres ideas básicas el resumen de su conferencia:

"Hemos olvidado que el 75 por 100 del conjunto del mundo es hidrosfera. Hay que pensar que la hi-

droesfera, esa inmensa masa de agua, ha servido siempre de recipiente en sus cuencas hidrográficas y oceanográficas; ha servido de recepción de todos los materiales que se han ido desgastando y acumulando, mediante procesos diagenéticos; han ido evolucionando no sólo en mineralogía, sino a través de la incorporación de minerales y de estructuras de capas que consolidan, que hace que penetren, que formen un testigo ordenado, a través de la microfauna marina. Entonces, esas tres ideas básicas son:

EVOLUCION OCEANICA Y MISOCEREA

Para comprender la situación actual del Mediterráneo, tendremos que empezar a pensar en cómo estaba situado el Paleomediterráneo, que abarcaba desde el Himalaya, que avanzaba hacia el Pacífico e incluía el gran cinturón tropical, que comprendía desde el área del Caribe, que unía Pacífico y Paleoatlántico.

Todo ese gran cinturón tropical se llamaba Mesogea, con implicaciones continentales y marinas. Esa Mesogea llevaba una hidrodinámica y microfauna. La hidrodinámica estudia la física del mar; quien estudia la microfauna es el paleontólogo, micropaleontólogo, que estudia los movimientos de las comunidades a través de esa hidrodinámica.

Y luego, poblaciones sicostéricas y termosféricas. Si todos los océanos tuvieran su estabilidad morfológica, su estabilidad de profundidad, su es-

tabilidad de litorales, tendríamos que siempre habría las mismas temperaturas. Pero han ido evolucionando las comunidades sicostéricas, amantes las temperaturas frías, a menos de nueve grados, y las termosféricas, de más de nueve grados.

DESECACION DEL MEDITERRANEO

La desecación del Mediterráneo parece un poco tema de ciencia-ficción, pues tras los trabajos científicos de 1978 se hicieron sondeos en el Mediterráneo y se descubrió que en la cuenca de Sicilia y al Este de Menorca hay capas de 2.000 metros de sal, que se han ido formando por sedimentación, por deposición, y se han ido formando los cristales salinos, y esto ha exigido que el mar se convirtiese en un desierto. Y ese desierto que se formó era desecación, no fue un desierto completo, sino que fue guardando ciertos mares periféricos, más o menos profundos. Y entonces nos podemos explicar que hay unas razones del por qué vino una flora turrénica, una flora africana o una flora alpina. Vinieron a través de esos grandes puentes continentales que hubo en la desecación del Mediterráneo, y que fueron de 6,5 hasta 5,5 millones, prácticamente de 800.000 a 1.000.000 de años. En ese Mediterráneo se encuentran unas algas con una microfauna del pláctones que vivían en esos mares aislados, y esa microfauna nos dice en qué condiciones se vivía.



El doctor Guillermo Mateu

REPOBLACION BIOLOGICA DEL MEDITERRANEO

Si se secó el Mediterráneo en gran parte, la pregunta sería cómo se fue repoblando y cómo vino la inmigración faunística, si es de origen oriental u occidental. Si ese Mediterráneo se cortó en el Indico, y se cortó por cerrarse el estrecho Bético y Rifeño, pues no existía Gibraltar, y nos queda un gran lago que se va desecando, y la tasa hídrica no queda compensada ni con la lluvia, ni con los ríos, porque no llega agua del Paleoatlántico. Ese porque lo encontramos en que frente a ese gran océano cerrado del Mediterráneo que se deseca hay una provincia microfaunística mesoatlántica, que hemos ido descubriendo en los testigos que fueron entrando después.

Em Mallorca, área Levante-Alcu-

El patrón seguidor

(Viene de la página 45)

se aconsejó el uso de la vela. Acabó aquí por desaparecer a finales de los años sesenta. Los barcos de cabotaje se ayudaron con la vela durante algún tiempo.

Había profesionales de la vela en Vinaroz, Peñíscola... Allí aprendió el único velero que queda en La Rápita, Ramón Piñana Mir. Nos contó haber conocido el oficio de un buen profesional de Peñíscola. Abrió taller a los diecisiete años. Montaba la vela latina para muchas parejas locales. Los barcos a vela, de cabotaje, se proveían en Barcelona, Vinaroz, Peñíscola..., así como muchos pesqueros que seguían siendo clientes de dichos centros. Con anterioridad hu-

bo en Tortosa una artesanía muy importante en velas y cordelería.

La lona la compraba en Poble de Montornès (Tarragona). El agodón era del país y el hilo de cáñamo lo facilitaban los hiladores locales (4).

EL FILADOR

El trabajo de "el filador" (el hilador) era una de las estampas típicas en estas playas, junto con la de los calafates, con el ruido de las sierras y azuelas, el humo del fuego con el que eran dobladas las tablas, el olor a brea de negros bidones al fuego.

"El filador" trabajaba caminando hacia atrás, con el cáñamo en la cintura y un trapo mojado en la mano para ir convirtiendo el manojo de fibras en malletas, trenzas, amantes; y un niño daba vueltas a la rueda, como una gran rueca, con una manivela, bajo un sol radiante en verano o el frío del invierno, y ello durante horas y horas.

"Eran por lo común niños alquilados a sus padres por un real, o por un pedazo de pan, para aquel trabajo... De vez en cuando se sentía la voz del viejo cordelero riendo al chiquillo medio adormecido bajo el sol en la monótona tarea: ¡Mena fort, f... de p...! ¡Si vinc aquí! ("¡Gira fuerte, hijo de p...! ¡Si voy ahí!"). Y a veces dejaba sus cordeles y corría a azotarlo mientras la rueda entraba en un ritmo más vivo en un alto y alborotado zumbar, como la expresión viva del terror del pequeño forzado. Eran como los asnos de la noria" (5).

Solían hilar, para los veleros y las parejas a vela, las malletas, hilos de todas clases, palangres, rizos, gratiles. Los materiales eran el cáñamo procedente de Callosa del Segura y cáñamo italiano. Los elementos, la rueda y la cruz. El único personal, "el filador" y el niño. Los clientes eran conocidos por sus apodos, lo corriente en los puertos y playas, y

solían servir a diferentes generaciones de una misma familia.

Los nombres con los que se les recuerda en este trozo todos llevan el sobrenombre de "el filador", incluso los hijos y su familia, aun cuando hubieran seguido otra profesión que la del padre.

La industrialización acabó con esta artesanía.

NOTAS

(1) "All i pebre", plato típico a bordo en un extenso trozo litoral de las regiones Tramontana y Levante y entre los pescadores del delta del Ebro, la Albufera, etcétera. Con diversas recetas se cocina en base a rayas, mussola, anguila, pulpo, etcétera, principalmente. Precisa un buen vino.

(2) Información facilitada por los que fueron directivos del pósito pescador Luis José Guzmán y Ramón Mateu Guzmán, que pescaron en la misma pareja de patrón y seguidor.

(3) "El muletero" José María Tomàs Prats. "Rápita", núm. 63. Marzo de 1966.

(4) "La profesión de velero". L. Millán.

(5) "Los hombres de la tierra y del mar". Sebastián Juan Arbó. Ed. Bruguera. Col. Libro Amigo. Barcelona, 1971.

dia, en el Salobrar-Es Trenc, a unos 170 metros de profundidad, encontramos la misma fauna lacustre, con una salinidad del 7 al 14 por 100, con gran influencia de agua dulce, y esa microfauna se ha ido aguantando y las comunidades que hay ahora son una continuación de aquellos que vivieron hace millones de años; las del área de Mallorca tienen dos millones de años y tienen su explicación en la regresión del mar Astiense.

Es interesante ver en el Mediterráneo actual microfauna similar a la subpolar, y que llegó al volver a llenarse el Mediterráneo por los deshielos árticos, que encontraron cerrado el Mediterráneo por el umbral de Sicilia y por el umbral de Gibraltar. Pero más interesante es la teoría que antes se decía, en el sentido de que el Mediterráneo se secó por cambio brusco de temperatura. Si fuera así, analizando el oxígeno 18 vemos que, en la desecación del Mediterráneo, las temperaturas de invierno y las de verano eran las mismas que las actuales, y lo mismo respecto a la salinidad. Fue por causas orgánicas de hundimiento o levantamiento de capas".

Tras una somera exposición de los trabajos científicos que acreditan la brillante y erudita personalidad del doctor Mateu, hemos de hacer mención al tema del discurso de ingreso en la Real Academia de Medicina: "Bases biológicas de la micropaleontología marina y sus aplicaciones tecnológicas y sanitarias".

No cabe duda de que, si la Real Academia de Medicina ha elegido como académico numerario a un biólogo, por primera vez, ha sido debido a los probados e indiscutibles méritos del doctor Guillermo Mateu, como investigador laborioso y micropaleontólogo reconocido, cuyos trabajos han alcanzado nombradía allende nuestras fronteras.

Palma de Mallorca

Incendio en el secadero de redes

E. M., Palma

Un incendio en el secadero de redes del Mollet Vell, del puerto pesquero de Palma de Mallorca, ha afectado a muchas embarcaciones y, como consecuencia, las economías de las familias dependientes de éstas. Los daños han sido cuantiosos.

Ardieron artes de pesca situados en los soportales del secadero del Mollet Vell, adonde acudieron fuerzas del Cuerpo de Bomberos. Expertos del mismo dedujeron que el siniestro había sido provocado, pues encontraron diferentes focos. Se ignora quiénes fueron los autores ni los motivos que les indujeran a provocarlo. Los daños producidos han sido estimados en unos 30 millones de pesetas.

La flota pamesana, en su mejor año

E. M., Palma

Desde que en octubre de 1967 la Cofradía de Pescadores de Palma pasa a administrar la lonja de contratación de pescado, su economía mejora notablemente. De los beneficios de la lonja se hacen partes proporcionales que se reparten al resto de las Cofradías de la isla, en relación a la cantidad de pescado aportado a la lonja de Palma. Y así, a lo largo de estos dieciséis años, ha ido creciendo la cifra de negocios de la lonja de contratación y, por ende, la economía de las Cofradías de Pescadores de Mallorca.

El año 1983 ha sido excelente para la flota pesquera pamesana, cuya variación respecto del año 1982 arroja un incremento total en capturas del 10,64 por 100. Los kilos capturados fueron 2.224.973, con un precio medio por kilo de 304 pesetas, siendo el valor en primera venta de casi 700 millones de pesetas.

Pero a estas cifras hay que añadirles las capturas aportadas por los restantes puertos de la isla, que han sido de 1.500.000 kilos, con un precio medio de 306 pesetas, y su importe en primera venta superior a 450 millones de pesetas.

Así pues, una vez sumadas las cifras de Palma, más los puertos de la isla, nos da para el año 83 las siguientes cifras: captura de 3.663.488 kilos, con un precio medio de 304 pesetas por kilo y un total de 1.200 millones de pesetas.

Como dato estadístico y anecdótico referimos las tres especies de mayor y menor captura:

Caramel, 495.097 kilos; maira, 412.019; sardina, 354.185; pampols, 4.429; denton, 5.260; moxinas, 6.796.

Y redondeando céntimos, también podemos establecer una relación de las tres especies de mayor y menor precio por kilo:

Gamba, 1.451 pesetas; denton, 1.051; calamar, 922; boga, 30; alacha, 69; caballa, 83.

Desde la fundación del Colegio de Pescadores de Sant Pere, en el siglo XIV, pasando por la creación del Pósito de Pescadores de Palma en el año 1927, hasta nuestros días, han cambiado muchas cosas. Han cambiado los medios, artes y barcas, así como los medios de venta del pescado, pasando de la época en que se pesaba "a ull" (se pesaba a ojo) hasta los más modernos aparatos electrónicos, con pantalla digital de precisión. Aunque hay cosas que no han cambiado mucho: los pescadores siguen viviendo en las mismas zonas que sus antepasados de siglos atrás; la dureza de la vida del pescador, su horario de trabajo, y la mar.



Pensionistas de Ibiza. Pensionistas de Ibiza-Formentera, trabajadores y trabajadoras del mar, realizaron un viaje a Mallorca organizado por el Instituto Social de la Marina y visitaron diversos puertos y lugares históricos y turísticos, donde fueron agasajados. Les acompañó y atendió durante todo el viaje la asistenta social del ISM Dolores Vázquez, y a juzgar por la información que nos ha remitido, así como por la de nuestro corresponsal, hubo en todo momento un ambiente entrañable y de gran alegría. En todos los lugares que visitaron fueron recibidos por compañeros pensionistas, Ayuntamiento, ayudantes de Marina, directores locales del ISM, patronos mayores de las Cofradías de Pescadores. Dos de las pensionistas, a quienes puede verse en primera línea del grupo de la fotografía, hacia la derecha de la misma, vistieron el traje típico ibicenco.

Excursión de pensionistas valencianos. Cincuenta y nueve pensionistas del mar, de la provincia de Valencia, han asistido a una convivencia de quince días en la localidad almeriense de Roquetas de Mar y aprovecharon su estancia para visitar, también, Alpujarras, Enix, Mójacar, Almería capital y Mini-Hollywood. Esta convivencia fue organizada por la dirección provincial del ISM de Valencia, dentro del marco de sus actividades culturales y recreativas.



Pintura juvenil. En la Casa del Mar de Palamós tuvo lugar la entrega de premios del III Concurso de Pintura Juvenil sobre temas marineros. El acto, al que asistieron muchos niños, estuvo presidido por el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores.



MORANCHO

Lourdes, Sofia y Francisca, azafatas del "Ciudad de Palma".

Las azafatas del "Ciudad de Palma"

E. MORANCHO **Palma**

En 1979, la compañía Trasmediterránea incorpora a sus tripulaciones azafatas de a bordo, cuya misión consiste en conseguir, y lo hacen, que el viajero haga su trayecto entretenido, relajado y guarde un grato recuerdo del viaje por mar. Para ello, y en el "Ciudad de Palma", están Sofia Lorenzana, Francisca Sánchez y Lourdes Torres, tres encantadoras señoritas que, durante el viaje, se desviven para que el pasajero se encuentre cómodo.

Sofia tiene experiencia como azafata de vuelo, en una compañía de aviación, pero prefiere los barcos. Su trabajo —dice— es más interesante en el mar y se siente más persona. Lourdes fue secretaria de dirección y azafata de congresos, y también eligió la mar, y Francisca estudiaba, preparaba oposiciones e iba adquiriendo cultura. Las tres llegan a la compañía a través de un anuncio y una rigurosa selección.

Su trabajo comienza recibiendo al pasajero en el portalón, con una dulce sonrisa que le contagiarán. Le orientarán dentro del

barco y le proporcionarán cuanto información precise, tanto de a bordo como en la arribada a Barcelona. Y si desea una información más técnica, también lo harán, asesoradas por el primer oficial, Andrés Costoya.

Si desea ir de compras, en la "boutique" también tendrá una azafata que sabrá aconsejarle en sus elecciones, y si lo que le gusta es la discoteca, le seleccionará música para su velada.

Y para que el divertimento sea para todos los gustos, Sofia, Francisca y Lourdes organizan juegos y concursos, con la participación de todo el pasaje que lo desee, unos dirigidos a los jóvenes y otros a los menos jóvenes. El clima de cordialidad se hace vivo en todo momento.

Al acabar la jornada, ya de madrugada, piensan en unas vacaciones, estar en tierra y tomar unas copas con los amigos, pero al disfrutarlas añoran su barco, sienten "morriña" por su trabajo y, en definitiva, no pueden ocultar que están poseídas por el gusanillo de la mar, una mar donde trabajan y donde sueñan.

Nicolás Linares, presidente de la Interfederativa Andaluza

Cádiz

Nicolás Linares, presidente de la Federación Provincial de las Cofradías de Pescadores de Almería, ha sido elegido presidente de la Interfederativa Andaluza de Cofradías de Pescadores, en la reunión que representantes del sector mantuvieron en El Puerto.

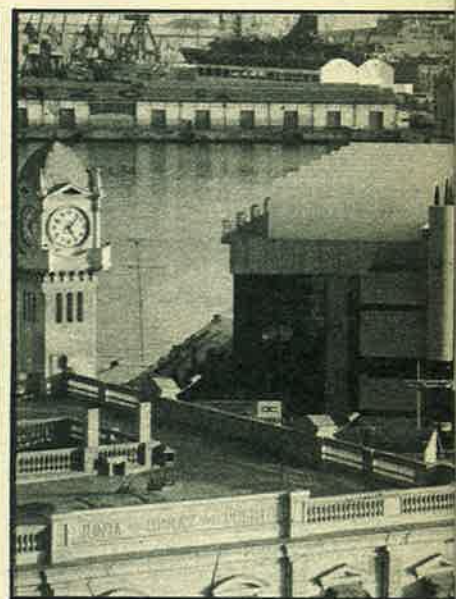
En la reunión, a la que asistió la junta general integrada por presidentes y vicepresidentes de las Federaciones Provinciales de Almería, Cádiz, Huelva y Málaga, así como patronos mayores y vicepresidentes primeros de la comunidad autónoma de Andalucía, Ceuta y Melilla, se procedió a las elecciones de los órganos de gobierno de la Interfederativa. Resultan elegidos Antonio Ruiz Junquera, patrón mayor de la Cofradía de Barbate, vicepresidente primero, y Alberto Alcaraz Roca, patrón mayor de la Cofradía de Cádiz, vicepresidente segundo.

Proyectan la mejor flota turística, con bandera española

Málaga

La Royal Columbus Lines empezará en 1984 sus actividades con cabecera en el puerto de Málaga y con un importante proyecto: tener bajo la bandera española la mejor flota de buques turísticos, o mejor dicho, hoteles flotantes de cinco estrellas. Málaga será base para cruceros a distintas zonas del Mediterráneo, del Atlántico, del Caribe e incluso en vuelta al mundo. Esta información se publicaba en el diario "Sur" del pasado 8 de enero.

El capital a invertir y la clientela que se cuentan —sigue diciendo el diario— son estadounidenses. Dentro de breves días se iniciará la construcción de los "Isabela" y "Fernando", unidades de 3.500 Tm. con capacidad para 300 pasajeros. Tendrán 89,4 metros de eslora, 13,4 de manga y 4 de calado. La velocidad será en régimen económico de 20 nudos y la máxima de 25. Supervisada su construcción por la American Bureau Shipbuilding, contarán con los más modernos sistemas de navegación y seguridad. Otras unidades que se proyectan construir son el "Andalucía del Mar", el "Andalucía del Sol" y el "Andalucía del Amor". Trio para 808 pasajeros, con desplazamiento entre las 16 y 18.000 Tm., 150 metros de eslora. El resto de buques programados, la serie de 20 a 25.000 Tm., para 1.200 pasajeros se incorporarán a partir de 1989 y se denominarán "Triana", "Magallanes" y "Elcano". Una tercera serie comprende el buque denominado "Colón", entre las 25 a 30.000 toneladas, para 1.500 pasajeros, que se incorporará en 1992.



Estación Marítima de Valencia. Proximamente va a ser inaugurada la nueva estación Marítima de Valencia, un bello edificio, con solera, que actualmente se encuentra en su última fase de construcción, a falta sólo de concluir los últimos detalles



Rescatados del incendio. Un incendio se declaró en el mercante griego "Adelpha", cuando navegaba a unas 20 millas del faro San Sebastián, en las costas de Cádiz. Veintisiete de los tripulantes —algunos de los cuales aparecen en la foto— fueron rescatados por el buque libanés "Ra-

Dos patronos de pesca desaparecen en la mar

Huelva

Luis Correa Piña, de cuarenta años, patrón del pesquero "Segundo Otero", con base en Ayamonte (Huelva), desapareció en alta mar al ser derribado por un golpe de ola o en un viraje del barco.

El accidente se produjo cuando el pesquero regresaba al puerto de Ayamonte y se encontraba a unas 30 millas de la zona conocida como El Terrón.

De inmediato, la tripulación co-

Málaga

La explotación de la lonja, adjudicada a la Cofradía

Málaga

La explotación de la lonja de pescado del puerto de Málaga ha sido adjudicada a la Cofradía de Pescadores, entidad que agrupa a empresarios y trabajadores del sector pesquero de la ciudad. Los derechos de explotación de la lonja malagueña, actualmente en posesión de la Junta del Puerto, habían sido repetidamente solicitados por la Cofradía en los últimos años sin resultado positivo. Dado que la lonja representa el eje de la economía pesquera de la ciudad, con un volumen anual de varios miles de millones de pesetas, la adjudicación a la Cofradía se espera que signifique para ésta el final de un agudo periodo de crisis, así como también un paso decisivo para la modernización del sector, según información publicada en el diario "Sur".

Málaga era hasta el momento uno de los pocos puertos de España cuya lonja de pescado no estaba explotada por el propio sector. La Cofradía de Pescadores, entidad que agrupa a pescadores y armadores malagueños, ha venido arrastrando por esta causa una aguda crisis, ya que como entidad "colaboradora de la Administración", pero vacía de contenido, registró en los últimos años la salida de muchos de sus componentes, que prefirieron defender sus intereses respectivos desde los sindicatos y organizaciones de empresarios.

Tras unas recientes elecciones en las que se registró una fuerte abstención de buena parte de los empresarios y trabajadores del sector, optó junto con la Asociación de Armadores al concurso de explotación de la lonja, cifrando en ello todas sus posibilidades de salvación.

La adjudicación de la concesión a la Cofradía en lugar de los empresarios ha sido calificada por fuentes del organismo adjudicatario, el Ministerio de Obras Públicas, como un acto administrativo ejercido libremente, en uso de las atribuciones que le competen, y, sobre todo, "a la vista de las ventajas ofertadas por cada uno de los solicitantes". En este caso, la Dirección General de Puertos ha considerado más ventajosa la oferta de la Cofradía y así ha dictaminado.

Si bien las condiciones finales de la adjudicación no han sido aún hechas públicas, se sabe que la solicitud de la Cofradía de Pescadores ha sido aprobada sin apenas modificaciones. En su solicitud, la Cofradía se comprometía a explotar la lonja en condiciones ligeramente más ventajosas que las que ofrecían los armadores, en alguno de sus aspectos, como el que se refiere a los derechos por venta de pescado (los actuales agentes cobran un 5 por 100 del pescado vendido, cifra que ofertaba también la Asociación de Armadores, mientras la Cofradía se comprometía a

devenegar sólo un 2 por 100 por este concepto).

La principal ventaja que obtendrá la Cofradía por la explotación de la lonja será el cobro del 2 por 100 del pescado que se venda. Como contrapartida, abonará por estos derechos de explotación un total de tres millones de pesetas a la Junta del Puerto, que continúa como titular de las instalaciones y organismo encargado de supervisar las operaciones que allí se realicen.

Aunque es difícil evaluar el volumen económico que genera anualmente la lonja, fuentes de la Cofradía han estimado que sus ingresos anuales, que hoy apenas alcanzan un millón de pesetas, podrían subir hasta una cifra situada en torno a los 50 millones de pesetas al año. Con esta cantidad, la Cofradía se compromete, amén de pagar a los catorce o quince empleados de la lonja, a acometer un ambicioso programa de realizaciones para modernizar al sector.

Falleció Sebastián Martín

Málaga

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Málaga, Sebastián Martín Boeta, falleció el 20 de diciembre en Madrid a consecuencia de un edema pulmonar. Martín Boeta se encontraba en la capital de España para mantener una reunión relativa al futuro de la lonja de pescado, cuyo control fue adjudicado días atrás a la Cofradía de Pescadores.

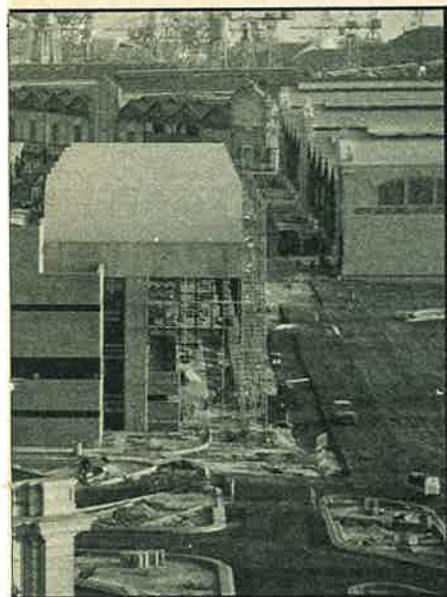
Contaba sesenta y nueve años y desde 1977 era patrón mayor de la Cofradía, cargo en el que había sido reelegido recientemente. Durante su mandato luchó por conseguir para la Cofradía de Pescadores el derecho a la explotación de la lonja, objetivo que había conseguido con la citada resolución del MOPU hacia una semana.

Pesqueros apresados por Marruecos

Cádiz

Lanchas patrulleras marroquíes apresaron el 31 de enero tres pesqueros españoles y los obligaron a dirigirse al puerto de Casablanca, al que llegaron otros diez barcos detenidos el día anterior.

Los últimos pesqueros, apresados al Norte de cabo Nun, son el "Cantero", con base en La Guardia (Pontevedra), y el "Ballena Blanca" y el "Joaquín Pomares", ambos del puerto de Santa María, dijo a Efe un portavoz de la Cofradía de Pescadores de esta ciudad gaditana.—Efe.



de sus instalaciones. Se pretende que cubra las necesidades cada vez más crecientes de un puerto de tanta importancia como es el valenciano. El acto de inauguración posiblemente se haga coincidir con las festividades falleras.



EFE

baunión 17", que navegaba por la zona, y otros seis, entre ellos el capitán, permanecieron a bordo del barco siniestrado. Los rescatados fueron embarcados en el remolcador español "Benicasell" y posteriormente fueron conducidos al puerto gaditano.

menzó las labores de rastreo, en las que también participaron los helicópteros de la base de Rota, una embarcación de la Cruz Roja y numerosos barcos particulares, sin que hasta el momento haya dado fruto la búsqueda.

Por otra parte, Enrique González Pérez, patrón de costa de la embarcación "Pedro Manuel", matriculada en Isla Cristina, desapareció cuando se encontraba faenando en las costas africanas.

El patrón, natural de Isla Cristina, tiene cuarenta y nueve años y está casado. Según sus compañeros, se encontraba en el puente cuando, según todos los indicios, cayó al mar, que en esos momentos estaba en calma.—Efe.



EFE

Bandera para el "Juan Sebastián Elcano". En la mañana del día 9 de enero se efectuó a bordo del "Juan Sebastián Elcano", atracado en el puerto de Cádiz, la entrega de una nueva bandera a la compañía de guardiamarinas, que al día siguiente comenzaron su crucero de instrucción alrededor del mundo.

Escala en Las Palmas

Las Palmas

El buque-escuela de la Marina de guerra española "Juan Sebastián Elcano" entró el 16 de enero en el Puerto de la Luz, de Las Palmas, donde permaneció hasta el día 19.

El "Juan Sebastián Elcano", aparejado de bergantín-goleta, estuvo atracado en el arsenal y procedía del puerto de Cádiz, donde salió el pasado 10 de enero, al mando del capitán de Navío Manuel de la Puente y Sucre.

Este es el crucero número 54 de instrucción del buque-escuela, que lleva una dotación de 325 hombres y 43 guardiamarinas pertenecientes a la 386 promoción del Cuerpo General, 13 de la 116 promoción de Infantería de Marina y 14 de la 61 promoción del Cuerpo de Intendencia, todos ellos del tercer curso de la Escuela Naval de Marín (Pontevedra).

El día 19 zarpó con rumbo a Río de Janeiro y posteriormente a Salvador (Brasil), Buenos Aires (Argentina), Fort de France (Martinica) y Pensacola, Norfolk y Annapolis (EE. UU.). En total, el viaje tendrá una duración de ciento ochenta y cinco días, de los que sólo cuarenta estará en puerto, para arribar a Marín el 13 de julio, según está previsto.—Efe.

Buques saqueados y hundidos por una banda de delincuentes

DAUTE PRESS, Las Palmas

Las autoridades portuarias de Las Palmas han expresado su preocupación ante la racha de asaltos y hundimientos de embarcaciones fondeadas, y ya con larga inactividad, en la rada Norte del Puerto de la Luz.

Según fuentes portuarias, se imputa a una banda de delincuentes una serie de acciones tras las cuales los barcos han resultado quemados, saqueados o hundidos en un nuevo caso —hasta cierto punto insólito— de piratería portuaria que inquieta profundamente a los responsables.

Los barcos fueron colocados en el fondeadero de la rada Norte por la Junta del Puerto. El primero de los sabotajes se produjo contra un carguero, que fue asaltado por los delincuentes con el fin de robar un bote salvavidas. El carguero, tras el acto de pillaje, fue hundido para no dejar rastro de la acción.

El caso más reciente ha tenido como víctima a un pesquero japonés, en la actualidad semihundido, del que se pensó que había encallado como consecuencia del mal tiempo. Las investigaciones han permitido averiguar que el mal tiempo no fue la causa del accidente. Los delincuentes buscaban el metal valioso que se encontraba a bordo de la embarcación y una vez conseguido su botín intentaron hundir el buque.

La Junta del Puerto y la Comandancia Militar de Marina van a inspeccionar, mediante hombres rana, los cascos de los barcos inactivos, con el fin de comprobar su estado y decidir las medidas a adoptar, al tiempo que la Guardia Civil del Puerto activa sus investigaciones en busca de la banda de piratas portuarios.

Encontrado un yate que estuvo a la deriva

Las Palmas

El yate de recreo "Zeus", que ha permanecido cuatro días a la deriva, llegó al Puerto de la Luz de Las Palmas, remolcado por el ferry "Ciudad de La Laguna".

El "Zeus", de 12 metros de eslora y dos palos, salió del muelle deportivo de Las Palmas con destino a Lanzarote, pero, ante su retraso en llegar a puerto, las familias de los tripulantes avisaron a las autoridades de Marina.

Un avión del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) rastreó las aguas entre las islas y localizó el yate al Sur de Punta Jandía (Fuerteventura).

Las dos tripulaciones del yate, Gonzalo Pérez Báez, aparejador de profesión, y Guillermo Miranda Cabrera, se encuentran bien a bordo del ferry de la compañía Trasmediterránea, y una vez en Las Palmas se fueron a sus domicilios respectivos.

Una vez localizado el "Zeus", el Servicio Aéreo de Rescate dio aviso al buque de Trasmediterránea

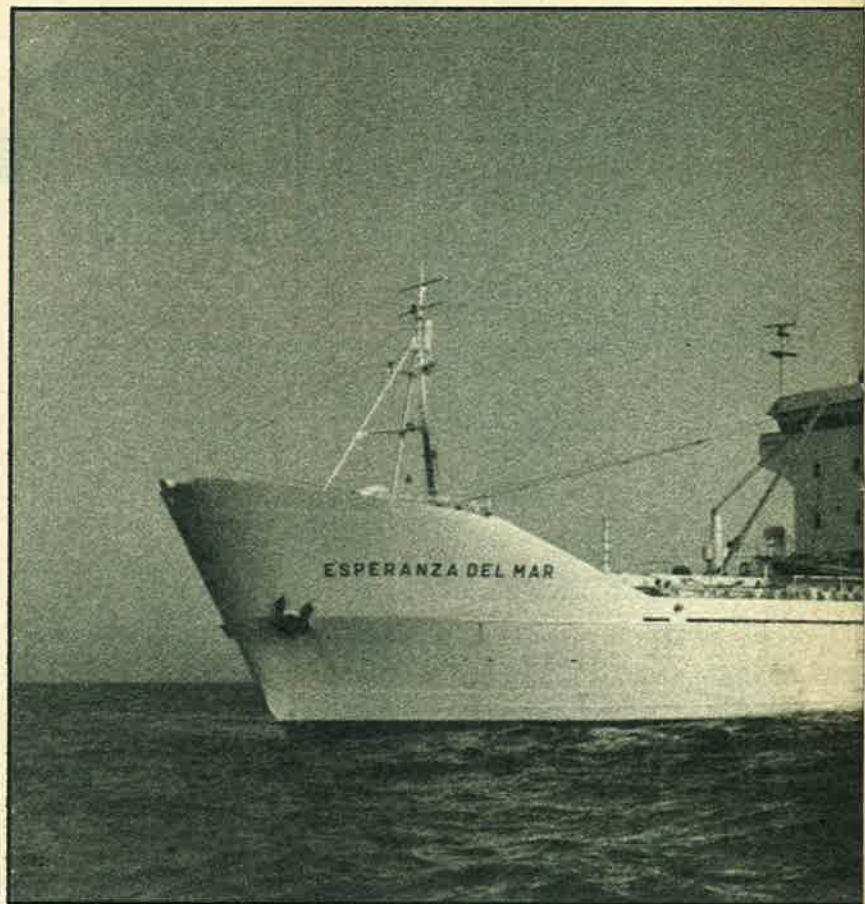
que realiza la travesía Puerto del Rosario (Fuerteventura)-Las Palmas, el cual le remolcó a Las Palmas.

El retraso que provocó el remolque al "Ciudad de La Laguna" hizo que también partiera con retraso el ferry "J. J. Sister" con destino a la Península que debía recoger mercancía del buque de Fuerteventura.—Efe.

La Palma

Clausura de un curso de cestería

El director provincial del Instituto Social de la Marina de Tenerife, Antonio Betancor, clausuró en las islas de Fuencaliente (La Palma) el curso de cestería que se había desarrollado durante cinco semanas y que fue organizado por dicho organismo. El director provincial del ISM entregó diplomas a las 26 cursillistas.



"Esperanza del Mar", buque de apoyo sanitario y logístico del ISM.

"¡Hola, 'Esperanza'!", u

CARLOS RIESTRA,

Banco sahariano

La visibilidad, salvo ocasiones ligeramente buena, en un mundo sumido de estratos y polvo en suspensión, día a día, transformados en singladuras de entusiasmo, meditación, añoranza e ilusiones...

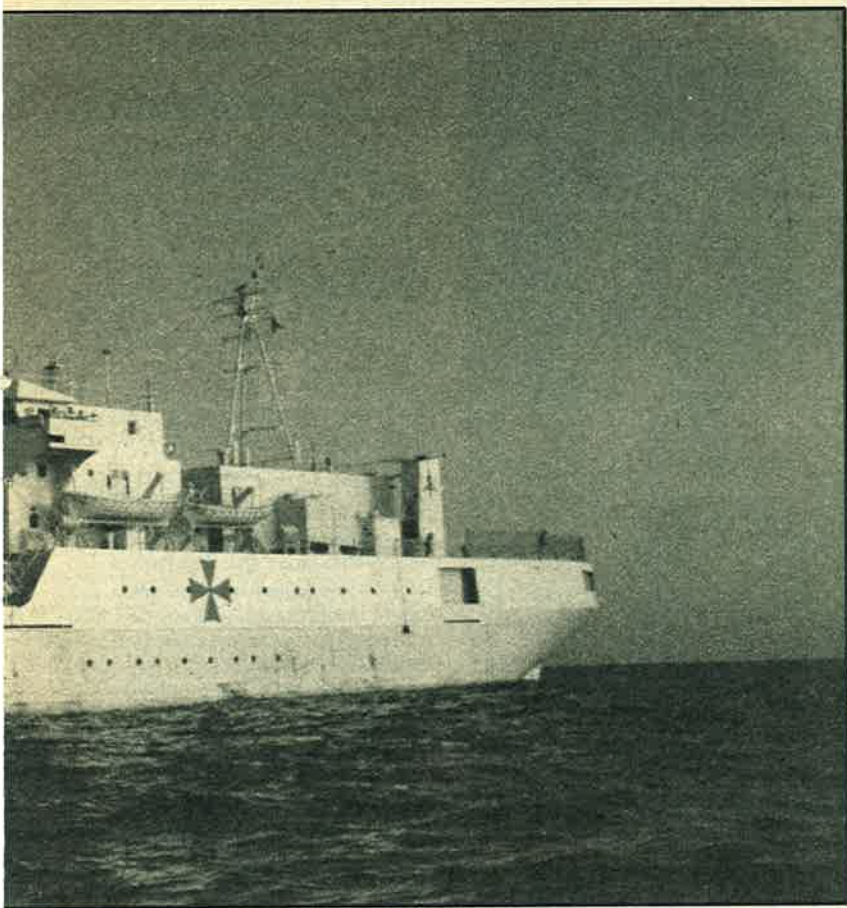
Los canales de VHF, cargados de tertulias, animados por sus claves secretas que revelan sólo a aquellos que componen una misma flota, la clase, la cantidad y calidad de las piezas capturadas, con tan sólo decir... "España arriba o Madrid abajo un kilómetro o lo que sea..."

Sin embargo, no siempre se escucha la alegría de una buena faena, sino, por el contrario, sólo el llanto sin lágrimas de voces cadenciosas en su alegato, en medio de las bandejas cargadas de fatiga y sudor, mas no de pescado. En verdad no se puede reflejar en el papel, pero hágase usted, lector, una idea, más o menos, de lo que supondría la pérdida de veinticuatro horas de trabajo sin

resultado provechoso, salvo el consuelo de un alegato... y del "Esperanza del Mar".

Porque supongo que sabe qué es el "¡hola!, 'Esperanza'", como dicen algunos en términos más cariñosos. Es el buque de apoyo logístico y sanitario, que durante veinticinco días de cada mes se encuentra prestando servicio a todos los barcos pesqueros que operan en la zona del banco sahariano, aportando, con ello, una mejora de dimensiones apreciables o inapreciables; eso queda a la crítica de los distintos puntos de vista que tenga cada lector. Aunque, para mí, el escritor, protagonista esporádico de dicho servicio, he vivido experiencias sucesivas para alardearlo y considerarlo indispensable, en los intereses de estos barcos, así como una seguridad inigualable ante el desamparo por la ausencia de un medio que pudiera hacer frente ante cualquier situación, donde la salud, o la vida, se encuentran afectadas por un accidente, por una enfermedad o por una simple aprensión.

Y así, en cada singladura, el



na llamada en la mar

barco blanco con una cruz de Malta roja en el costado, sube y baja, baja y sube alegre porque en él está la posibilidad de resolver ese problema que inquieta al patrón o al tripulante, al barco en sí.

“¡ANCHOA, ANCHOA, ANCHOA!”

Recuerdo, en uno de mis embarques, durante la guardia de 8.00 a 12.00, que escuché la llamada de un pesquero cubano a Las Palmas-Radio por la frecuencia de socorro, que sin pedirlo necesitaba ayuda; al parecer se encontraba a la deriva por tener averiada una pieza del arranque del motor. Le contesté a su llamada al ver que no recibía Las Palmas.

“¡Hola, hola, hola!; ¡anchoa, anchoa, anchoa!; aquí ‘Esperanza del Mar’. ¿Me recibe? Cambio”. Efectivamente, cómo no me iba a recibir; pero, claro, desconocía este barco, por lo que tuve que decirle lo que era. Y me respondió:

“‘Esperanza del Mar’, ‘Esperanza del Mar’; aquí anchoa, motopesquero anchoa; gracias a Dios que me recibe, y qué casualidad, llamarse ‘Esperanza del Mar’”.

Le hicimos de enlace con Las Palmas. Posteriormente, por no tener las frecuencias de trabajo de dicha costera-radio, solucionando su problema, que así pude constatar en el puerto de Las Palmas días después.

En otras ocasiones son pesqueros los que nos comunican la posibilidad de algún accidente que ha escuchado por VHF, poniéndonos en antecedentes por si fuese necesaria nuestra presencia. Así sucedió con el pesquero marroquí “Driss”.

UN PESQUERO AMETRALLADO

Eran las 8.07 de la mañana, nos encontrábamos prestando un servicio al pesquero “Luis Jorge”, cuando recibimos la llamada de un pesquero español comunicándonos que había escuchado, ha-

blando por VHF, a un pesquero portugués, el cual había sufrido un accidente y llevaba muertos y heridos a bordo.

Inmediatamente tratamos de hacer contactos que nos ofrezcan una información más o menos clara de lo sucedido, pues hasta el momento todo resulta confuso, ya que se ignora incluso la situación del incidente, si bien se especula en una posible área comprendida entre Puntilla Negra y Cabo Barbas. Damos avance toda en demanda de la mencionada zona, mientras continuamos haciendo indagaciones sobre la circunstancia en que se encuentra el pesquero, del que desconocemos incluso su nombre, y de una situación estimada que nos permita hacer un rastreo basado en un dato concreto y no en la intuición sobre un área de 50 millas, aún carente de veracidad.

Sobre las 12.00 contactamos al fin con otro pesquero de tripulación portuguesa y bandera marroquí, al que comunicamos que esto es un barco hospital español, que navegamos en demanda de un pesquero que ha sido ametrallado y preguntamos si nos puede dar información al respecto.

Inmediatamente nos comunica que el nombre del pesquero es “Driss” y que es de bandera marroquí, que lleva tres muertos a bordo y dos heridos, y finalmente nos pone en contacto.

Enlazado con el “Driss”, nos informa que el ataque tuvo lugar sobre las 20.00 del día 12 de octubre, lo que hacía ya doce horas de ello. Nos da la derrota seguida desde las 8.30 de la mencionada fecha hasta las 12.00 en que enlazamos con él, determinando su situación estimada en 1: 23-17 N L: 16-31 W, situación que nos confirma el pesquero español “Sábado Santo”, que se encuentra en sus proximidades.

Esta información se la pasamos a Dacla-Radio, dado que las autoridades marroquíes desconocen la situación del pesquero.

Posteriormente, y después de varias horas de navegación, avistamos al “Driss”, y una vez estando a su costado transbordamos a los dos heridos, pues los cadáveres del patrón, del motorista y de un oficial marroquí los transportaba el pesquero “Metre Samuel”, de la misma compañía, y con el que nos pusieramos en contacto primeramente, para Villa Cisneros.

Efectivamente, se aprecian numerosos impactos de bala en la banda de babor sobre la línea de

flotación y en el mamparo de la misma banda del puente de gobierno.

Finalmente, terminadas las curas de los dos heridos, son nuevamente devueltos al pesquero “Metre Samuel”, que los lleva a puerto.

AVANTE MÁQUINA

Nosotros continuamos avante máquina y con nuestros servicios; aclarando hélices inmovilizadas por enganchar aparejo, dando agua a otros por estropearse la potabilizadora; arreglando averías en un aparato de fonía o en un radar; instalando un timón o cualquier otra pieza mecánica, transbordando hospitalizados para enviarlos a Las Palmas en algún pesquero que se dirija a dicho puerto; recogiendo a tripulantes enfermos que quedan hospitalizados o se devuelven, según el criterio facultativo, etcétera.

Hasta el día 20 de octubre, en que se realiza el primer transbordo, por helicóptero, de dos hospitalizados, uno de ellos en estado grave.

La operación se realizó del siguiente modo: se establece comunicación a las 6.00 horas con el SAR para tratar sobre el envío del helicóptero, que avistamos a las 6.50 horas y seguimos las instrucciones que nos da, reduciendo la velocidad de máquina y gobernando adecuadamente para favorecer la operación al helicóptero. Esta se realiza mediante una cestilla metálica, arriada desde el SAR-22, donde se coloca al paciente, y se iza hasta la compuerta del aparato, desde donde se introduce al bordo.

Fue una maniobra rápida y precisa; finalizada la misma, enmendamos nuestro rumbo nuevamente al banco sahariano para continuar con nuestros servicios. En ocasiones se comparte con algún hospitalizado la alegría de su recuperación o su cumpleaños, en el que con toda la maestría de nuestros cocineros se le hace una buena tarta, que posteriormente compartimos en la sala-comedor del hospital.

En fin, todo es resultado de una buena compenetración de profesionales, que bajo la dirección del capitán, hace posible el buen funcionamiento de este buque en medio de un ambiente sólido en la concordia y la armonía.

Carlos Riestra. Médico del “Esperanza del Mar”.

"Los puertos marroquíes no son un peligro para Canarias"

I. MACHO/A. SANCHEZ

Felipe Pérez Moreno, primer consejero de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias, es ingeniero agrónomo por la Universidad de Valencia y prácticamente toda su formación técnica está relacionada con el sector agrícola. A pesar de formar parte de un Gobierno socialista, Pérez Moreno es independiente.

Pregunta.—Tras el acuerdo pesquero con Marruecos, ¿cuál es la situación actual de la flota canaria?

Respuesta.—En estos momentos la situación es prácticamente la misma que el año pasado, porque hasta ahora la reducción de la flota canaria apenas si ha tenido incidencia, ya que tan sólo se ha reducido un cinco por ciento de los sardinales. La Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias esta buscando, no obstante, nuevas alternativas para la flota excedente y para los hombres que trabajan en ella. Y entre los primeros pasos que estamos dando está el nuevo acuerdo con Mauritania que garantice esta permanencia de excedentes en los caladeros mauritanos, sin olvidar las posibilidades de explotación de nuestros recursos propios, que están muy poco estudiados.

P.—¿Cómo se prevé que puedan ser las conversaciones con el Gobierno mauritano, sobre todo después de la experiencia de dureza impuesta por Marruecos?

R.—En la reunión a la que asistí, como oyente, en Nuakchott, el pasado mes de diciembre, el posicionamiento mauritano era también de dureza, pero hay un deseo por ambas partes de llegar a un acuerdo sincero entre los dos países. Tanto Canarias como Mauritania tenemos intereses comunes no sólo en los aspectos pesqueros, sino, incluso, en la formación de mauritanos aquí en las islas. Creo, de todas formas, que habrá más facilidades que en el caso marroquí.

P.—¿Cuáles son los planes de su Consejería para reestructurar la flota canaria?

R.—Los caladeros mauritanos son una pieza clave para darle salida a los excedentes que se van a producir en las aguas marroquíes. Sobre todo en lo que afecta a la flota sardinal y artesanal del archipiélago.

P.—¿Y en cuanto a los otros caladeros de la costa africana?

R.—Existen acuerdos con flotas que tienen su base en Canarias, aun-

que el problema de los artesanales y sardinales hay que resolverlo bastante más cerca.

P.—Otro problema es que los barcos canarios no están acondicionados para pescar muy lejos de los puertos isleños...

R.—Tarde o temprano la flota canaria tendrá que mejorarse, pero antes habrá que estudiar en profundidad la problemática del sector. No podemos estar pensando en formar una potente flota canaria que luego no tenga caladeros adonde ir, cuando la línea que están siguiendo todos los países es de reducir el esfuerzo pesquero. Hay que modernizar, por tanto, nuestra flota canaria, pero



Felipe Pérez Moreno.

siempre con un límite, que viene impuesto por las exigencias exteriores.

P.—¿Se conocen ya los datos exactos que va a suponer la reconversión pesquera en Canarias?

R.—La reconversión viene impuesta, en primer lugar, por el acuerdo firmado con Marruecos, que es de un cuarenta por ciento en cuatro años. Eso, indudablemente, va a llevar aparejado una reducción de actividad de algunos barcos si no encontramos una salida con Mauritania. Por tanto, de momento no se puede cuantificar el coste del cambio sufrido hasta que no sepamos cómo van a terminar las conversaciones con Mauritania.

P.—¿Se han realizado estudios para determinar cuáles son los recursos propios en las aguas canarias y las posibilidades que tienen?

R.—Los estudios tendentes a examinar los recursos propios se iniciaron en el período preautonómico, a través del Instituto Oceanográfico, y que no llegaron a completarse. El Gobierno canario tiene ya presupuesto para el bienio ochenta y cuatro-ochenta y cinco una partida de cien millones de pesetas, sin contar la aportación que, por su parte, realice el Instituto Oceanográfico. Apoyamos, por tanto, esta actividad porque, en estos momentos, no tenemos todavía medios propios para lograr estos estudios de investigación.

P.—Los nuevos puertos, como el proyectado en Agadir, Marruecos, ¿de qué manera podrían incidir en el futuro de la pesca y de la economía en Canarias?

R.—Verdaderamente existe una preocupación, en las islas, por la construcción y mejora de los puertos marroquíes de esta misma área. A pesar de ello, creo que el hecho de que se hagan estas inversiones portuarias no significa que vayan a ser competitivas con las nuestras. Es más, más que hablar de competitividad yo diría que son puertos complementarios de los nuestros. No creo que supongan el hundimiento, en el futuro, de nuestra actividad portuaria. Si nuestros puertos siguen ofreciendo buenos servicios y contamos con buenos precios, no tenemos por qué tener miedo de los puertos africanos. El hecho de hacer una inversión portuaria no significa que inmediatamente vaya a ser competitivo. Canarias tiene ya muchos años de experiencia y eso cuenta mucho en la modernización de nuestros puertos.

P.—¿Cómo se presenta, pues, el futuro para los hombres del mar en Canarias?

R.—No estamos en los años sesenta. Empezamos un período de verdaderas dificultades porque los países ribereños cada vez nos están poniendo más trabas para acceder a sus caladeros. Y esto lo sabe el sector. Por ello, otra de las intenciones de la Consejería es potenciar la actividad de los atuneros que están muy vinculados, sobre todo, en Tenerife. En este sentido estamos negociando con Cabo Verde para mejorar las posibilidades en la explotación de los túnidos en esa zona.

Importancia de la pesca en el Archipiélago

● La actividad pesquera representa el 2,3 por 100 del producto regional de Canarias, generándose el 3,5 por 100 de la población ocupada canaria.

● El número de tripulantes embarcados en la flota canaria asciende a unos 11.266 hombres (datos 31-12-82), que representa un 10,6 por 100 del total nacional.

● Por toneladas de capturas (diciembre 81), Canarias representa un 17,2 por 100 del total nacional.

● El número de embarcaciones que se dedican a la pesca asciende a 2.029 (diciembre 82) y el TRB es de 105.940 (14,3 por 100 del total del Estado).

● Canarias, a nivel nacional, ocupa el cuarto lugar dentro de las autonomías, detrás de Galicia, Andalucía y el País Vasco, teniendo en cuenta los índices TRB, tripulantes y potencia de las embarcaciones.

● La flota canaria se compone fundamentalmente de cuatro tipos de embarcaciones:

1. Arrastreros congeladores (cefalópodos) con base en Las Palmas (74 por 100 del TRB total).

2. Sardinales con base en Lanzarote.

3. Atuneros con base en Santa Cruz de Tenerife.

4. Artesanales.

● Las actividades derivadas de la pesca, en Canarias, son principalmente:

— Industria conservera, emplea 3.400 productores.

— Industria reductora, 600 productores.

— Industria salazón, 100 personas.

— Industria del frío, 450 personas.

— Y servicios indirectos (reparaciones, suministros navales, etc.)

● Los mercados de la pesca canaria principalmente son: Japón (cefalópodos), África, sobre todo Nigeria (conservas de sardina), y el resto del territorio nacional.— Fuente: Consejería de Agricultura y Pesca de Canarias.

Política de UGT sobre Marina Mercante

La Federación de Transportes de UGT, que entre otros sectores agrupa a los trabajadores de la pesca, Marina Mercante y puertos, aprobó en su III Congreso la política que defenderá este sindicato los próximos tres años.

En dicho Congreso, la Federación de Transportes hizo un especial esfuerzo por diseñar una política sectorial adecuada a las características de la actual situación de crisis que permite, sin embargo, mejorar la situación laboral y social de un trabajador de mar a la vez que suponga un empuje para la potenciación de estos sectores fundamentales en la economía de nuestro país. Publicamos en este número las condiciones referidas a Marina Mercante.

La racional constatación de la situación actual de la Marina Mercante española y del sector marítimo en general, nos lleva a la amarga conclusión de que el presente de la misma está en una encrucijada de la que se vislumbra un negro futuro, sólo superable con unos drásticos cambios en las estructuras obsoletas, tanto del lado empresarial como de los trabajadores, representados por los sindicatos excesivamente ocupados en una política reivindicativa, y del lado de la Administración, que debe arbitrar urgentes medidas de apoyo al sector.

CRISIS INTERNACIONAL

Como en otros sectores el aumento de los precios de los crudos tuvo una incidencia decisiva internacional en el transporte marítimo. Esto produjo entre otros un efecto desencadenante de pérdida de puestos de trabajo en el sector, por el amarre de una parte sustancial de la flota.

No vamos aquí a desarrollar los motivos, efectos y posibles soluciones que los tratadistas han enumerado hasta la saciedad, es nuestro deseo, tan sólo, apuntar que siendo el nuestro un país occidental y estando inmersos en el amplio y complejo comercio internacional, la crisis global del sector nos afecta, si cabe, más que a otros países de nuestro entorno, dada nuestra Jébil infraestructura, inoperancia administrativa y mala gestión empresarial.

CRISIS INTERNA

La crisis condicionada en grado sumo por la internacional, se agrava por los problemas históricos y estructurales que nos aquejan. La inercia del pasado mantiene con caduca

firmeza esquemas y modos tan ineficaces como molestos.

La militarización de la Administración Marítima, acaecida a raíz de la terminación de la guerra civil, ha supuesto la suplantación de los marinos mercantes por técnicos ajenos a la profesión, lo que trajo como consecuencia la destrucción de una actividad vital que estaba siendo llevada por verdaderos profesionales de la Marina Mercante y que era y es de una importancia vital para nuestro país. Este hecho lamentable, no hace sino corroborar el poco respeto que se ha tenido en nuestro país por los temas de la mar, y aún menos por los marinos mercantes.

Nuestra flota de comercio se ha visto reducida en un número importante de unidades y toneladas, siendo exportados muchos buques y encontrándose otros amarrados. Los astilleros han visto decrecer alarmantemente sus carteras de pedidos, ya sea para el exterior como para el mercado interior.

DISPERSION DE LA ADMINISTRACION MARITIMA

Las competencias marítimas dispersas en 11 departamentos ministeriales, hacen que tal actividad se encuentre claramente desconexada y dispersa en su conjunto.

La paulatina degradación administrativa de la Marina Mercante ha hecho que quede reducida a una mera dirección general, lo cual dificulta el empuje político del sector marítimo para defender su propia parcela. El R. D. 1.801/1981 de 24 de julio, por el que se crean las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante, dependientes del Ministerio de Transportes, es posteriormente deroga-

do por el R. D. 3.320/1981 de 29 de diciembre, por el que se crean las Jefaturas Provinciales de Marina Civil, sometidas a la autoridad del gobernador civil y dependientes de un director provincial de Transporte en las provincias en que exista puerto comercial.

Esta segunda norma, lejos de solucionar la situación anterior, lo que hace es perpetuarla al establecer una colaboración directa entre el comandante de Marina y el jefe de Marina Mercante y creando una competencia compartida.

Esta confusión de competencias, provoca uno de los escollos más importantes que es preciso eliminar a fin de dotar a la Marina Mercante de una estructura administrativa, acorde con su carácter civil y que le permita desarrollarse en función de las exigencias internacionales y los intereses marítimos nacionales.

Las parcelas en las cuales esta duplicidad de competencias inciden claramente y que por su importancia es conveniente aclarar en función del ordenamiento jurídico y de las prácticas actuales en la comunidad occidental en la que estamos insertos son:

- (a) Seguridad de la vida humana en la mar.
- (b) Salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones.
- (c) Enseñanzas marítimas.
- (d) Prácticos de puerto.
- (e) Vigilancia de costas y pesca.
- (f) Cartografía y semáforos marítimos.
- (g) Inscripción marítima y matrícula naval.
- (h) Puertos.
- (i) Juntas locales de navegación.
- (j) Proceso de construcción de buques mercantes.

(k) Cuerpos de la Administración Marítima.

Las estructuras administrativas de la Marina Civil española difieren en gran medida de los esquemas organizativos que existen en los países marítimos de la Europa Comunitaria. La proximidad del ingreso de España en el Mercado Común pone de manifiesto la necesidad de ajustar la organización de nuestra Administración Marítima a la que existe en aquellos países, con objeto de que exista una misma homogeneidad y se facilite el desarrollo de una política común en materia marítima.

ALTERNATIVAS

— La jornada laboral de 40 horas para el sector de Marina Mercante, sin ningún tipo de condicionamiento o discriminación, con aplicación automática dadas las características del sector, acumulando las horas a vacaciones. Derogación del R. D. 2.279/1976 sobre jornada laboral y descansos en la mar.

— Corrección de los coeficientes reductores de edad de jubilación, procediendo a la disminución de la edad de jubilación de los trabajadores de la mar.

— Supresión de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante. — No a la liberación del pabellón español. Derogación expresa en cuanto a buques de Marina Mercante se refiere del R. D. 3.327/1977 de 9 de diciembre sobre cambio de pabellón de buques españoles.

— Potenciación de la navegación de cabotaje.

— Regular un sistema que garantice la posibilidad real del ejercicio del voto por los marinos civiles embarcados.



Algunos de los asistentes al Congreso de UGT de Marina Mercante.

Política de UGT sobre Marina Mercante

(Viene de la pág. 53)

— Los avances tecnológicos aplicados a la navegación moderna, repercuten directamente en el mercado de trabajo con consecuencias graves para el colectivo.

— La necesidad de una ley reguladora de los cuadros orgánicos para los diferentes tipos y navegaciones es evidente, pero por otro lado y al objeto de paliar la enorme crisis de empleo que padecemos, es necesario impedir la reducción de los cuadros orgánicos en función solamente del automático y de los avances tecnológicos introducidos, debiendo de tenerse en cuenta criterios de seguridad y competitividad.

— Dado que existe un grave problema, en cuanto a los titulados de FNP, es necesario, que se lleve a cabo un estudio de la situación de este colectivo haciendo una evaluación de los titulados que existen en este momento y las disponibilidades reales de puestos de trabajo en nuestras flotas de pesca y Marina Mercante, con objeto de facilitar el máximo nivel de empleo y conocer al mismo tiempo las necesidades de formar nuevos profesionales. Por otra parte al estar condicionados sus atribuciones profesionales, en cuanto a los puestos a desempeñar en la flota por convenios y acuerdos internacionales, es preciso ajustar nuestra legislación interna a dichos textos. En cualquier caso se debe garantizar la plenitud de los derechos laborales de estos trabajadores, poniendo fin al estado de indefensión en que se ven obligados a desarrollar su trabajo en la actualidad.

— Por una adecuada defensa de los intereses generales del país para asegurar el futuro de una Marina Mercante española competitiva y capaz

de garantizar el empleo en el sector, el sindicato socialista exigirá del Gobierno la implantación de las normas, el establecimiento de acuerdos bilaterales con todos aquellos países con los que mantengamos relaciones comerciales, y especialmente con los que el intercambio sea más importante, ya que en otro caso no vemos posibilidad alguna de mantenimiento de los puestos de trabajo a medio plazo e incluso la pérdida total de los mismos.

Solamente el asegurar ese 40 por 100 de participación en los tráficos de nuestro interés permitiría una planificación a largo plazo de las inversiones en navieras y construcciones, asegurando la renovación y crecimiento de la flota de acuerdo con las necesidades del país y sobre todo permitiría asegurar los niveles de oferta de empleo en nuestra actividad.

— El Sindicato de Marina Mercante exigirá de la Administración pública la participación del mismo con al menos dos representantes a nivel consultivo y/o decisivo en todos aquellos organismos en los que se decida u organice todo lo relativo a la Marina Mercante.

— Las Oficinas de Empleo/Desempleo del ISM serán controladas por los sindicatos en cumplimiento de los Convenios de la OIT y no podrá ser contratado ningún tripulante sin que se haya cumplido este requisito.

— **Zonas de guerra.** Se establecerá legalmente el derecho del trabajador a prestar sus servicios de forma voluntaria en zonas de guerra o conflictivas, sin que sus condiciones laborales puedan verse afectadas en forma alguna por su posible negativa.

— **Seguridad.** Cumplimiento estricto de toda la normativa vigente en materia de seguridad.

— Clarificación de la figura jurídica de los capitanes y jefes, poniendo fin a las actuales discriminaciones y regulando su situación profesional.

— Aumento de la subvención del

desempleo a 24 meses contemplado en el programa electoral del PSOE.

— Potenciación de la tecnología naval española poniendo fin a la actual situación de dependencia.

— Creación de una comisión de seguimiento que participe en los convenios comerciales al objeto de establecer el porcentaje a ser transportado por la flota nacional, tanto en importación como en exportación.

— Mejor control sanitario sobre las tripulaciones (reconocimientos).

— Restitución a los marinos civiles del Cuerpo técnico general de los servicios marítimos, con dos secciones:

- a) Servicio de Navegación.
- b) Servicio de Pesca.

— Inmediato pase a la Universidad de las Enseñanzas Náuticas.

— Creación de un Consejo General de Navegación con composición tripartita: Administración, organizaciones empresariales y organizaciones sindicales en igual proporción.

Dicho Consejo será el encargado de regular todo lo relacionado con la mar, Marina Mercante, pesca, tráfico interior, seguridad de los buques, tráfico, etc., quedando englobados en este organismo diferentes colectivos de trabajadores, ya que sus relaciones laborales, jurídicas y sociales son homogéneas.

— Creación de un Cuerpo de funcionarios prácticos dependiente de la Administración Marítima Civil.

Aplicarles igual coeficiente reductor de jubilación que al Tráfico Interior de Puertos.

— Creación de un Ministerio de la Mar o, en su defecto, de una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimos.

— Aplicación de la tasa 2.504 (de exacción sobre combustible) a los buques mercantes en las mismas condiciones que actualmente se aplica a los buques de pesca.

— Extensión plena de la cobertura del seguro de desempleo a todos los marinos emigrantes retornados.

Madrid

Por resolución de la Dirección General del Instituto Social de la Marina (ISM), de fecha 2 de diciembre de 1983, han sido concedidas las medallas al Mérito Social Marítimo correspondiente a dicho año.

Esta distinción, creada en abril de 1971, viene a reconocer la dedicación, ejemplaridad e interés de personas o entidades en el sector marítimo-pesquero, así como su participación solidaria en la promoción social y humana de los trabajadores de la mar.

Entre los diecinueve galardonados en esta ocasión se encuentran Valentín Paz Andrade, director de la revista "Industrias Pesqueras", y Domingo Quiroga Ríos, experto en temas pesqueros y fundador de la Cooperativa del Mar de Armadores de La Coruña.

Otros galardonados son Alfredo Saralegui Casellas —a título póstumo—, creador en 1919 de la Caja Central de Crédito Marítimo que fue el origen del ISM; Miguel Angel Albadalejo Campoy, ex director del Instituto Social de la Marina, y el capellán del Apostolado del Mar, Ignacio Palacios Esteban.

Los pescadores y marinos mercantes que se han hecho acreedores a la medalla al Mérito Social Marítimo pertenecen a las provincias marítimas de La Coruña, Vigo, Huelva, Almería, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Castellón, Gijón, Málaga y Santa Cruz de Tenerife.

Medallas al Mérito Social Marítimo 1983



Alfredo Saralegui.

ALFREDO SARALEGUI

Fundador de la Caja de Crédito Marítimo

Nacido en El Ferrol el 6 de enero de 1883, murió a los setenta y ocho años de edad, en Madrid, el 27 de marzo de 1961. Alférez de Navío, muy joven navegó en el "Nautilus", "Lepanto", "Carlos V", "Cataluña" y "Martín Alonso Pinzón". En 1913 organizó en Vizcaya una federación de pescadores, denomina-

da Asociación Protectora del Pescador.

En 1915 presenta un proyecto de creación del Pósito de Pescadores, que constituyó la base de su gran obra: La Caja Central de Crédito Marítimo, creada por R. O. de 10 de octubre de 1919, de la que es nombrado secretario general, y que en 1929 se transformaría en el Instituto Social de la Marina.

Los Pósitos contaban con secciones de Socorros Mutuos, con dietas



Miguel Angel Albaladejo.



Domingo Quiroga.

de enfermedad, asistencia médico-farmacéutica, subsidios de defunción; cultural, con salas de lectura y conferencias y escuelas de orientación marítima; Mutua de Riesgo Marítimo de embarcaciones; Crédito; Cooperativas de producción y consumo; Recreativa; Mutualidad de Accidentes de Mar; Colocación; Retiro Obrero, etcétera.

Alfredo Saralegui no tuvo en vida el reconocimiento a que su gran obra le había hecho acreedor.

MIGUEL ANGEL ALBALADEJO

Ex director del Instituto Social de la Marina

Nació en Cartagena el 20 de marzo de 1947. Licenciado en Derecho y técnico de la Administración Civil del Estado, ha desarrollado a lo largo de su carrera profesional y política numerosas actividades, entre las que destacan las siguientes: Asesor técnico en la Secretaría General Técnica de Presidencia del Gobierno; jefe del Gabinete Técnico del secretario general técnico del Ministerio de Obras Públicas; jefe de Planes y Programas de la secretaria general técnica del Ministerio de la Vivienda; jefe del servicio de Información Administrativa en el Ministerio de Comercio y Turismo, director general adjunto del secretario de Estado para el Consumo.

Por Real Decreto 576/1982 de 17 de marzo, fue nombrado director del Instituto Social de la Marina, cargo que ejerció hasta el 16 de febrero de 1983, y en el que desarrolló una gran labor en la defensa del organismo y en la mejora de su acción.

DOMINGO QUIROGA

Fundador de la Cooperativa de Armadores de Altura de La Coruña

Nacido en La Coruña el 27 de junio de 1900. Estudió en la Universidad Pontificia de Santiago de Compostela. Del año 1920 al 1930 permaneció en los Estados Unidos, México y Cuba, dedicado a actividades marítimas y periodísticas.

De 1940 a 1943 trabaja como secretario adjunto del gremio de Exportadores de Pescado de La Coruña. Funda la Cooperativa del Mar de Armadores de Altura de La Coruña, de la que más tarde será secretario técnico. Colabora en la revista

(Pasa a la pág. 56)

Medallas al Mérito Social Marítimo 1983

(Viene de la pág. 55)

“Industrias Pesqueras” y en otras publicaciones.

En 1955 la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) le nombra oficial de Pesquerías con destino en la República del Ecuador y residencia en Quito. En 1957 la FAO lo asciende y destina al Proyecto de Integración Centroamericana con residencia en San Salvador (El Salvador). En septiembre de 1958, la FAO lo envía a La Habana como asesor del Instituto Nacional de Pesca de Cuba. En enero de 1959 regresa a España y se reintegra a su cargo de secretario técnico de la Cooperativa antes citada, publicando “La pesca de arrastre en Galicia”.

En 1955 recibió el Premio Valle Inclán del Centro Gallego de Buenos Aires y fue nombrado correspondiente de la Real Academia Gallega. En 1961 la FAO le designa economista pesquero del Instituto Nacional de Pesca del Ecuador, patrocinado por aquella organización (Fondo Especial de las NN. UU.) y por el Gobierno del Ecuador. En 1965 regresa a España y “La Voz de Galicia” de La Coruña le nombra colaborador especializado en asuntos de pesca, colaboración que alterna con otras en publicaciones como “Industrias Pesqueras”. Publica en la “Revista de Economía de Galicia” una monografía titulada “La pesca de la merluza con nudo gordiano”.

**VALENTIN PAZ
ANDRADE**

Dirige “Industrias Pesqueras” desde 1927

Nacido en Pontevedra el 23 de abril de 1899. Cursó el Bachillerato en Pontevedra y la carrera de Leyes en Santiago de Compostela, licenciándose en 1921. Ejerce desde aquella fecha la abogacía en Vigo.

Dirigió desde su fundación, 1922 hasta 1927, el “Diario de Galicia”, de Vigo, democrático y autonomista, donde colaboraron asiduamente personalidades gallegas de aquel tiempo, que tuvo que dejar de publicarse a consecuencia de la persecución de que fue objeto durante la dictadura de Primo de Rivera.



Valentín Paz Andrade.



Manuel Vizoso.



Pedro Gómez Cazorla.

Se ha especializado en Economía de la Pesca Marítima. Desde 1927 dirige la revista marítima quincenal “Industrias Pesqueras”, la más antigua del sector en área del castellano.

Ha sido el primer experto español seleccionado por las Naciones Unidas —FAO— para misiones en Latinoamérica. Las desempeñó en Chile —1952—, México y Cuba —1954—, Colombia —1955—, etcétera. Ha publicado numerosos libros sobre temas de economía pesquera y economía de Galicia, y otros de carácter literario.

Es académico de número de la Real Academia Gallega y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (rama de pesca). Se ha destacado por su gran contribución al desarrollo pesquero de España en general y de Galicia en particular.

IGNACIO PALACIOS

Mejorar las condiciones socio-laborales de los trabajadores del mar

Ignacio Palacios nace en Burgos en el año 1938. En 1962 se afincó en Huelva, trabajando desde entonces en el sector marítimo. Es licenciado en Filosofía por la Universidad de Sevilla, licenciado en Filosofía Eclesiástica por la Universidad de Comillas y licenciado en Teología por la Universidad de Comillas.

Recién ordenado sacerdote es nombrado director de la Acción Social Marítima del Apostolado del Mar, y en el año 1964 delegado diocesano del Apostolado del Mar, haciéndose cargo de la dirección del Stella Maris de Huelva y de la tutela diocesana de la Escuela Náutico-Pesquera Stella Maris. Desde el año



Manuel Díaz Gómez.



Manuel Gómez Esteller.

1968 forma parte de la Comisión Permanente del Apostolado del Mar de España y en el año 1970 es elegido representante nacional de la Comisión Europea del Apostolado del Mar para el bienestar del marino. En el año 1979 es nombrado director general del Apostolado del Mar, cargo que deja en el año 1982.

Incansable luchador por la mejora de las condiciones socio-laborales de los trabajadores del mar, las actividades de Ignacio Palacios en el sector marítimo han sido muy numerosas y se han desarrollado en tres campos: el social, el laboral y el profesional.

En el campo profesional es importante la labor realizada por Ignacio Palacios en la enseñanza náutico-pesquera en la provincia de Huelva. En el año 1969 se construyó la nueva escuela y una residencia para alumnos en el actual Stella Maris.

Más de mil profesionales del mar que hoy ocupan puestos de mando en la flota pesquera de Huelva han cursado sus estudios en la Escuela Stella Maris.

MANUEL VIZOSO

De fogonero a armador

Nacido en Cariño (La Coruña) el 29 de julio de 1908, inicia sus contactos con la mar a los doce años, enrolándose como fogonero en el mismo pesquero en el que su padre ejercía como maquinista.

En 1930 se convierte en armador. Adquiere sucesivos pesqueros en los que faena como mecánico naval, hasta 1946 en que, por elección, accede al cargo de patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cariño, desde donde insta a la construcción de la casa de ventas o lonja de pes-



Antón Garay.



José Mayor.



Miguel Esquerdo.



Juan Reverter.

cados, así como un dique de abrigo en el puerto de su ciudad natal.

En 1952 deja el cargo de patrón mayor, reemprendiendo sus faenas pesqueras hasta 1973, en que, cumplida la edad de sesenta y cinco años, accede a la jubilación.

MANUEL SANTOS LOZANO

Arriesgado acto de salvamento

Es natural y vecino de Isla Cristina, de cincuenta y siete años de edad y pensionista de invalidez.

El 7 de noviembre de 1982, a las 6,30 horas de la mañana, llevó a cabo, junto con dos de sus hijos, un arriesgado acto de salvamento, a través de peligrosas salidas a la mar, en un pequeño bote de su propiedad que sufrió grandes desperfectos, consi-

guiendo salvar a cinco de los siete tripulantes que componían la dotación del pesquero "Fina y Flores", que por causa del fuerte temporal había encallado en la barra que existe frente al puerto de Isla Cristina.

Por su actuación en el salvamento de estos pescadores se le concedió la Medalla al Salvamento de Náuticos.

PEDRO GOMEZ CAZORLA

Pescador desde los ocho años

Nació en Almería en septiembre de 1904, inicia sus actividades pesqueras a los ocho años de edad, permaneciendo en las mismas hasta su jubilación a los sesenta y tres años, como consecuencia de un grave accidente sufrido a bordo de la embarcación "Cabo de Quilates".

Durante su dilatada vida marinera sufrió un naufragio en octubre de 1938, permaneciendo en la mar por espacio de cinco horas, hasta que fue recogido por otro pesquero.

MIGUEL DIAZ GOMEZ

En las jábegas a los nueve años

Nació en Carboneras (Almería) en septiembre de 1908, comenzando a trabajar en las jábegas a los nueve años de edad. A los dieciséis años firma su primer contrato laboral como almadrabeto, dedicándose también al arte de palangre, a remo y a vela.

En 1941, con veinticuatro años de edad, se dedica a la pesca de mamparra, a remo, en la que trabajó durante seis años, transcurridos los cuales adquiere, con unos pocos ahorros y un préstamo bancario, la embarcación "Joven Manolo", de 25 palmos, dedicada a la pesca de traíña. Posteriormente, en unión de sus cinco hijos, todos ellos pescadores, adquiere una embarcación mayor en la que faena hasta que se jubila.

MANUEL GOMEZ ESTELLER

Médico de los pescadores

Nació en Benicarló (Castellón) el 11 de diciembre de 1912, alcanzando la licenciatura de Medicina y Cirugía, y especializándose en pediatría.

Se afina en el barrio marino de la Barceloneta, donde comienza su labor en la Cofradía de Pescadores, realizando su trabajo con innumerables muestras de abnegación.

Su integración plena en el ISM data de 1944, en que rechaza su ingreso en otros puestos de trabajo mejor remunerados para dedicar su vida profesional a los trabajadores.

ANTONIO GARAY

Una institución en Vizcaya

Nació en Bermeo el 30 de marzo de 1931, en el seno de una familia de pescadores. A los catorce años queda huérfano de padre, teniendo que aportar su trabajo como grumete de una embarcación de pesca para coadyuvar al sostenimiento de la familia. De allí en adelante ha realizado una intensa actividad profesional y social, que le han convertido en una institución en el sector, principalmente de Vizcaya.

Combinando el trabajo con los estudios logró hacerse patrón de pesca y armar un pesquero de bajura, el primero de los cuatro que construiría sucesivamente.

Fue nombrado presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo en 1963, siendo reelegido en tres ocasiones. Durante su mandato desarrolla una incansable actividad encaminada a la mejora de las condiciones de vida y trabajo de los pescadores, tanto activos como pensionistas, realizando la construcción de una nueva fábrica de hielo automatizada y un complejo frigorífico para la congelación y conservación del pescado.

Su capacidad de trabajo y su preocupación por todos los problemas del mundo pesquero le llevan a ser nombrado presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Vizcaya y presidente de la Mutua Patronal de Accidentes de los Pescadores de Vizcaya.

JOSE MAYOR MOLINA

Inventor de técnicas de pesca

Nació en Aguilas (Murcia), de familia de pescadores. A los nueve años comienza su trabajo en el mar, en un bote de remos dedicado al trasmallo.

Apenas cumplidos los veinte años es nombrado patrón de pesca, embarcándose en buques de mayor calado dedicados al arte de mamparra, donde faena durante varios años, simultaneando su actividad como "arraz" o capitán de la almadraba de Calabardina (cabo cope). Posteriormente, en compañía de otros dos hermanos, compra una traíña, que le proporciona los beneficios necesarios para adquirir otras de mayor potencia y tonelaje con las que buscar nuevos caladeros.

Hasta su jubilación siguió pescando a la traíña, sin abandonar la práctica de todo tipo de artes de pesca, siempre con nuevas técnicas y fondos desconocidos. A él se deben algunas técnicas de pesca practicadas en el litoral murciano y que aún hoy conservan su vigencia, como es el procedimiento para capturar las lechas, basado en símil de mamparra de hilo grueso.

MIGUEL ESQUERDO GALIANA

Treinta años de docencia

Nació en Villajoyosa (Alicante) el 10 de febrero de 1911, ingresó en el

(Pasa a la pág. 58)

(Viene de la pág. 57)

Magisterio Nacional en 1931. En 1945 comienza su labor como maestro al frente de la Escuela de Orientación Marítima de San Pedro del Pinatar, en la que cesaría por enfermedad en 1975, tras treinta años de dilatada labor en beneficio de sus alumnos, que le valieron el homenaje del pueblo y el ser condecorado con la medalla de San José de Calasanz.

Durante este período de tiempo presta sus servicios al sector pesquero como agente local de Seguros Sociales, secretario de la Mutualidad de Accidentes del Mar, secretario local de la Mutua de Previsión de Riesgo Marítimo y secretario de la Cofradía de Pescadores.

JUAN REVERTER

El mejor trasmallero

Nació el 4 de marzo de 1913, dedicándose desde los diez años a las actividades pesqueras. Es considerado en la zona castellanense como uno de los mejores trasmalleros, donde es conocido como "El Marraña".

A lo largo de su vida como pescador ha participado en varios salvamentos. Así, en 1954 salvó de morir ahogado al tripulante del "Joven Tadeo" Juan Subirats y, en 1960, en la playa de Aigua, a un niño de trece años, al que hubo de practicarle la respiración artificial. En 1961 recibió del Ayuntamiento de Vinaroz el Langostino de Oro, como homenaje al máximo pescador de langostinos.

JACINTO HEVIA

En buques de gran cabotaje durante más de cuarenta y cinco años

Nació en Gijón el 3 de julio de 1896. Cursó estudios de maquinista naval en la antigua Escuela de Náutica Jovellanos, obteniendo el título de segundo y primer maquinista en los departamentos de Cádiz y Ferrol, respectivamente. Ha navegado en buques de gran cabotaje durante más de cuarenta y cinco años.

Es destacable su labor en la enseñanza profesional, colaborando con el ISM a través de su Escuela Náutico-Pesquera de Gijón, a partir del primer curso con el que inició su singladura este centro docente a raíz de la reorganización de las enseñanzas náutico-pesqueras.



Jacinto Hevia.



Enrique Viña.



José López Morilla.



Leopoldo Domínguez.

ENRIQUE VIÑA

Impulsor del Montepío de Marinos

Nació en diciembre de 1894 en Luanco. Es capitán de la Marina Mercante y jubilado de la mar después de más de cuarenta años de servicio a bordo de buques de gran cabotaje. Inició sus estudios náuticos en la escuela de su pueblo natal, culminándolos en la escuela de Gijón.

Fue uno de los impulsores del Montepío de Marinos y miembro de la antigua junta o consejo provincial del extinguido Montepío Marítimo Nacional. Colaboró con el Instituto Social de la Marina en la formación profesional de los hombres del mar,

impartiendo enseñanza a patrones de pesca y cabotaje a través de la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón.

JOSE LOPEZ MORILLA

Patrón de pesca a los diecisiete años

Nació en Marbella (Málaga) el 7 de mayo de 1904. Comenzó a trabajar en la mar a los diez años, embarcándose con sus padres en los sardinales y trasmallos. A los diecisiete años es patrón de pesca, actividad a la que se dedica treinta y seis años, durante los cuales participa en el salvamento de los tripulantes de dos naufragios. En la actualidad, a los setenta y nueve años, frecuenta el puerto de

Marbella ayudando a remendar las redes.

LEOPOLDO DOMINGUEZ GONZALEZ

Marino de las aguas canario-saharianas

Inicia sus contactos con la mar como alumno de máquinas en julio de 1943, a bordo de los buques "Villa de Madrid", "Domine" y "Escolano". Ascendió a jefe de máquinas en julio de 1961 en el antiguo "Vicente Puchol", siendo requerido para acudir a la construcción del buque "Santa María de la Candelaria", en el que permaneció como jefe de máquinas desde 1973 a 1975, trasladándose en ese año a los servicios interinsulares de Canarias a bordo del ferry "Ciudad de la Laguna".

A bordo de este último buque participó en la evacuación del Sahara, siéndole concedida la Cruz al Mérito Naval de 2.ª clase con distintivo blanco y la medalla de Sahara. Se desembarca en diciembre de 1981, en que cesa su actividad profesional a causa de una enfermedad que le ocasiona la amputación de una pierna.

JOSE LUIS ALVAREZ SEVILLA

Importante actividad social en el Puerto de Santa María

Nació en Puerto de Santa María el 2 de octubre de 1916, comenzando a trabajar como aprendiz de recadero a los catorce años de edad. En 1935 es nombrado delegado del gremio del Sindicato de la Pesca y en 1954 vocal de la Sección Social de la Cofradía de Pescadores del Puerto de Santa María, trabajando en una comisión para el estudio sobre la aplicación del Seguro de Enfermedad a los grupos de rederas, lancheros y guardianes. En 1967 es nombrado presidente de la Cooperativa de Viviendas "Estrella del Mar", siendo reelegido sucesivas veces.

En 1970 fue designado presidente de la Sección Social de la Cofradía de Pescadores de su pueblo natal, en la que ejerció el cargo de vicepatrón mayor primero. Desde 1971 a 1977 formó parte del Consejo Provincial del ISM. Desde 1970 hasta la fecha de su jubilación, en 1981, ha pertenecido al Comité Ejecutivo de la Cofradía de Pescadores del Puerto de Santa María.

EL MAR PROPORCIONA IMPORTANTE
INFORMACION SOBRE LAS CULTURAS DE TODOS LOS TIEMPOS



ARQUEOLOGIA SUBMARINA

El mar siempre ha sido un vehículo de contacto entre tierras diferentes y diferentes culturas. Navegantes y aventureros, en sus antiguas embarcaciones transportaban gentes de diversas etnias, introducían nuevos dioses en tierras extrañas, vendían y compraban mercancías, transmitían formas de pensar. Muchos de ellos nunca llegaron a puerto alguno y sus restos permanecen aún sumergidos en las profundidades.

JORGE JUAN PEREZ-GUERRA

La arqueología submarina es una ciencia joven; en realidad, es una de las últimas modalidades del trabajo arqueológico, lo que ha abierto un nuevo horizonte de posibilidades de estudio que resulta ser de enorme interés científico. Hay que tener en cuenta que las

técnicas de buceo con un mínimo de seguridad y comodidad se han venido desarrollando desde un tiempo relativamente corto a esta parte, en particular a partir de los años cincuenta, con la invención de la escafandra autónoma por Costeau-Gagnan. Han sido, sin duda, estas limitaciones técnicas las que han motivado que la

arqueología submarina no haya ocupado antes el puesto que se merece dentro de la arqueología en general. Desde hace escasos años, en España apenas un par de ellos, es cuando se toma verdadera conciencia de la importancia de esta incipiente rama de la arqueología, no ya por la gente de la calle, que todavía sigue viéndolo un

poco como una aventura de buscadores de tesoros, sino por la comunidad de científicos que saben apreciar la labor seria que se está llevando a cabo.

En los fondos marinos se pueden encontrar cuatro tipos diferentes de yacimientos, los cuales son el campo de trabajo

(Pasa a la página 60)

Arqueología submarina

(Viene de la página 59)

de la arqueología submarina:

- 1) Barcos hundidos, conocidos típicamente como "pecios".
- 2) Puertos, fondeaderos, caladeros...
- 3) Vestigios que en origen fueron terrestres y que posteriormente han sido sumergidos por las aguas.
- 4) Hallazgos fortuitos y aislados.

CAPSULA DE LA HISTORIA

Todos ellos encierran un gran interés arqueológico, pero son tal vez los primeros, los barcos hundidos, aquellos que tienen mayor importancia para la arqueología submarina por la cantidad y calidad de datos que proporcionan. Un pecio siempre nos mostrará toda una serie de materiales de diversa naturaleza, que sin duda alguna se utilizaron en un mismo momento. Es como una cápsula de la Historia en la que el tiempo se ha detenido de golpe en el instante del naufragio. De esta forma, si conseguimos dar una fecha más o menos concreta, ya sea por los paralelos en tierra o bien a partir de la dominación romana por referencias de los textos escritos, habremos conseguido saber que en tal o cual período de tiempo aquellos objetos y materiales estaban en uso.

De mayor importancia, si cabe, es el conocimiento que todo ello nos proporciona sobre los contactos comerciales por vía marítima; como apunta M. Fernández Miranda, que fue subdirector general de Arqueología y es uno de los pioneros en este campo, "a través de las excavaciones subacuáticas podemos calcular tanto sus posibilidades de desplazamiento como de comunicación por los mares, y, por tanto,



Los barcos hundidos tienen la máxima importancia para la arqueología, por la cantidad y calidad de los datos que proporcionan.

saber la importancia histórica de los contactos provocados por ese tránsito, su periodización impacto en el mundo al que van destinadas, etcétera".

TECNOLOGIA NAVAL

Otro aspecto en el que la excavación de embarcaciones hundidas aporta gran cantidad de datos es en cuanto al estudio de la tecnología naval de las diferentes épocas. Hasta ahora, todo el conocimiento que teníamos sobre este aspecto se reducía a lo que nos ha llegado a través de los textos clásicos, edictos administrativos de Claudio y Marco Aurelio, así como a través de las representaciones en mosaicos y monedas que han ido apareciendo en la excavaciones de tierra. Hoy día, gracias a los estudios proporcionados por la arqueología submarina, se puede calcular el tonelaje medio, por poner un ejemplo, de las naves romanas de fines de la república-comienzos del Imperio, que oscilaba de 78 a 130 toneladas, con una eslora de

las naves de 21 a 25 metros y el ancho o manga de unos 7 metros.

En cuanto a los puertos y fondeaderos, su estudio nos aporta un gran número de materiales diferentes y de distintas épocas. Al estar todos ellos revueltos, no se pueden deducir datos cronológicos fiables, si bien se pueden sacar conclusiones de gran valor en cuanto a la evolución del puerto en cuestión al estudiar el tipo y cantidad de mercancías que allí se comerciaban.

En las excavaciones arqueológicas, tanto en el mar como en la tierra, la cerámica, al ser un material imperecedero, es el vestigio que más abundantemente aparece. Esto ha provocado que gran número de investigaciones se basen en la tipología y evolución de este material. Sin embargo, hay determinados tipos de cerámicas que por sus especiales características se convierten en lo que los arqueólogos denominan "fósil director", ya sea por el profundo conocimiento que tenemos de su origen y datación

gracias a los estudios realizados, o bien ya sea por el hecho de que la pieza misma nos diga su procedencia y fecha; por ejemplo, la marca de un alfarero grabada en la cerámica, de la cual se sabe cuándo y dónde trabajó. En este sentido, al ser las ánforas el cargamento más frecuente en los barcos de la antigüedad, ha sido este material cerámico el que se ha convertido en la "guía-fósil". Un buen especialista en navegación antigua puede hacerse una idea aproximada del cargamento, fecha, procedencia y tal vez destino del barco hundido, tan sólo echando una ojeada a las ánforas que transportaba.

ESTRATEGIAS DE INVESTIGACION

El procedimiento más común dentro de la arqueología submarina, al menos en España, consiste en excavar los emplazamientos localizados de manera casual por buceadores deportivos o pescadores. El arqueólogo determina la naturaleza del yacimiento e investiga

Manuel Martín,
subdirector de Arqueología

"Una actividad demasiado cara"

MAITE ESTEBAN

Hoy día, investigaciones científicas afirman que el inmenso depósito de materiales arqueológicos yacentes en el fondo del mar puede incluso cambiar parte de nuestra visión de la Historia a través de los numerosos datos que hoy todavía están sumergidos. Es, sin embargo, una actitud muy cara que además se ve afectada por las variaciones climatológicas.

—Una excavación submarina presenta las mismas exigencias que una de tierra: cartografiar, cuadrangular, dibujar, fotografiar, pero adaptadas al trabajo bajo el agua —nos dice Manuel Martín Bueno—, subdirector general de Arqueología del Ministerio de Cultura.

La cuadriculación del yacimiento tiene que

adaptarse a la superficie del terreno. Antes se utilizaban estructuras rígidas de tubos metálicos, pero resultaba muy caro. Ahora se emplean estructuras de plástico lastradas que se pueden montar más fácilmente. El tamaño de las cuadrículas depende del yacimiento. Normalmente se sitúan cuadrículas generales y luego se van colocando sectoriales, que permiten trasladarse de una a otra sin necesidad de formar una que abarque todo el yacimiento.

—¿Es necesario trabajar en equipo?

—Sí, desde luego. El equipo debe estar formado por unas veinticinco personas: unos quince buceadores y diez de personal de apoyo (fotógrafos, topógrafos, personas que cuidan del material, de la embarcación, un médico), y además es necesario gente para clasificar en tierra los materiales encontrados. Es decir, que se requiere un personal más amplio que en un yacimiento de tierra.

—¿Y los condicionamientos económicos?

—Hay que pensar que, hoy por hoy, la arqueología submarina resulta carísima: el instrumental es muy caro —equipo de buceo, cámaras fotográficas, hay que disponer de una embarcación, etcétera, y además no hay seguridad en el tiempo, ya que puede haber días malos que no se puede bajar al yacimiento. Por otra parte, el tiempo de trabajo está limitado por la profundidad de los yacimientos y por la propia técnica del buceo.

—¿En qué zonas de España se están haciendo excavaciones submarinas?

—Puedo citar numerosos sitios. Se está llevando a cabo el dragado de Cádiz en la entrada al puerto de dicha ciudad. También se está haciendo una prospección sistemática de todo el estrecho de Gibraltar, y además se está excavando en Almería, Cartagena, cabo de Palos, Valencia, Cataluña e Ibiza. Hay que destacar también unos trabajos de documentación y prospección en La Caleta —Cádiz— y en Guipúzcoa, Cantabria y Galicia.

ANFORAS, CERAMICA, MONEDAS

—¿Qué se ha encontrado en las excavaciones?

—Básicamente se han encontrado ánforas itálicas, bizantinas, piezas de cerámica, monedas, mármoles —ya que Italia exportaba al resto del Imperio—, columnas, esculturas, restos de aparejos de barcos, cepos de anclas. Es decir, lo que ha previado han sido los restos de cargamentos de las embarcaciones de la antigüedad del mundo colonial, fenicio y griego, por una parte, y por otra, del mundo romano, con una densidad enorme de restos. Del mundo bizantino y mundo alto medieval hay pocos datos. También se han encontrado restos que corresponden a la época del tráfico con América —a partir del Descubrimiento—, siglos XVI, XVII y XVIII. Hay que pensar que la restauración y conservación de los restos es otro de los grandes problemas con los que hay que enfrentarse. Normalmente, todo ese material

—desde la cerámica y el metal hasta la madera— requiere unos laboratorios muy especiales y un sistema de trabajo muy lento y de mucho costo.

La legislación básica sobre materia arqueológica fue promulgada en 1911, 1912, 1933 y 1936. Aunque resulta muy adelantada y completa para su época, ha quedado anticuada en muchos aspectos y además no prevé situaciones frecuentes. Por eso, hoy día se está estudiando en las Cortes el proyecto de una nueva Ley actualizada que estará prevista para 1984.

—¿De qué fondos se dispone?

—El presupuesto para cada yacimiento es de medio millón a dos millones, variando la cifra según las necesidades de lo que se quiere hacer. La Dirección General de Bellas Artes, a través de la Subdirección General de Arqueología, es la única —a pesar de las autonomías— que puede autorizar que se realice una excavación y en cada caso se estudia la forma más adecuada de colaboración y financiación.

Y es la Junta Superior de Excavaciones la que decide el reparto de los fondos que tenemos entre las peticiones que llegan. A partir de aquí actuamos como administradores intentando repartir el dinero lo mejor que podemos, aunque nunca se satisfacen todas las necesidades. Sin embargo, hay casos, como, por ejemplo, Alava, que prácticamente ha subvencionado la totalidad de sus trabajos y nuestra relación con ellos ha sido la simple autorización.—Servicios Especiales Efe.

los elementos necesarios para identificar sus restos. Así ocurre con los hallazgos de la antigüedad efectuados en el Mediterráneo.

En el caso de la navegación posmedieval, la abundancia de fuentes manuscritas modifica el enfoque que puede darse a un pecio y deja menos lugar al azar de la excavación. A veces, no sólo es posible identificar nominalmente un barco hundido, sino, gracias a la utilización de archivos, decidir el estudio de un precio determinado localizado por prospección.

Un tercer método, desarrollado en Estados Unidos, consiste en proceder primero con investigaciones históricas destinadas a establecer la lista de naufragios conocidos en una costa dada, en todas las épocas. Una prospección exhaustiva permite localizar algunos de los lugares censados y hasta descubrir otros de los que se ignoraba su existencia. De esta forma, prospección e investigación se consideran dos fases distintas y se conciben, pues, por separado.

Una vez decidida la excavación de un determinado resto arqueológico sumergido, ésta ha de llevarse a cabo con todo el rigor que requiere cualquier otro tipo de excavación terrestre de la que toda su metodología de campo ha de adaptarse al nuevo medio. La máxima documentación de los materiales obtenidos en la excavación es básica y, por tanto, ha de ser lo más completa posible; por ello habrá que cuadricular, cartografiar, dibujar, fotografiar, etcétera, en la misma medida que una excavación de tierra, sólo que cambiando la manera de llevarlo a cabo.

METODOS DE EXCAVACION

La cuadriculación de un yacimiento tiene que adaptarse a la superficie del terreno. Tradicionalmente se venían utilizando tubos huecos de hierro o de plástico, montados previamente en superficie. Desde hace algún tiempo, se está generalizando el uso de cabos de nylon sujetos con barras.

Para cartografiar hay diversos métodos, de los cuales el

más usado, por su sencillez y comodidad, aunque presente el inconveniente de su lentitud, es la utilización de un profundímetro combinado con una brújula. También el campo de la fotografía ofrece buenas fórmulas para el cartografiado. Por una lado, la fotografía por sectores nos brinda la posibilidad de confeccionar un plano uniendo las diferentes tomas, y por otro lado, un moderno método denominado fotogrametría, sistema que gracias al fenómeno "estereoscópico" nos proporciona la reconstrucción del objeto fotografiado en sus tres dimensiones, a partir de la observación de los negativos con un aparato especial.

La excavación propiamente dicha se realiza recogiendo el material en sucesivos planos, sin buscar una estratigrafía porque realmente no la tiene —está sellado cronológicamente—, sino para obtener su colocación y extensión. En el caso de un terreno duro, se hace uso de lanzas, barreras, etcétera, y en el caso de suelos arenosos, el método más utilizado es la manguera de suc-

ción o "chupona". Este aparato consiste en un tubo rígido que recibe aire comprimido por dos orificios enfrentados en su parte inferior, produciendo así una mezcla de aire y agua que absorbe la arena y los materiales de reducido tamaño; todo ello se criba al otro lado de la manguera. Los yacimientos que se encuentran a profundidades superiores a los 12 metros pueden presentar problemas de descompresión: al aumentar la presión, el nitrógeno se disuelve lentamente en la sangre.

Es mucho el trabajo que hay que realizar dentro de este joven campo de la ciencia y es incuestionable la importancia de las conclusiones que la arqueología submarina puede aportar. El mar está lleno de restos de las diferentes culturas de todos los tiempos, su recuperación es de un gran valor para la Historia y de incalculable valor para la Prehistoria, ese período de tiempo del que no tenemos referencias escritas y del que sólo conocemos lo que los restos arqueológicos nos transmiten.

SEIS MARINOS ITALIANOS



El "Blue Angel" y tres de sus tripulantes en el viaje a América por la ruta de Colón.

Nadie puede negar que el desc

I. MACHO/ANGEL SANCHEZ

El barco velero "Blue Angel" 2GE04ND, al mando del capitán Silvio Rocca, de cuarenta y nueve años, y otros cinco marinos italianos partieron del puerto italiano de Génova hacia el Nuevo Mundo, siguiendo las huellas de Colón.

Francesco Bancalá, primer piloto, de veintisiete años; Eliseo Gardella, de cuarenta y seis años y segundo piloto en el velero; Marco Giudici, veintiséis años y mecánico en el viaje hacia América; Giulio Fasce, de cincuenta y ocho años, cocinero, y Luigi Campadonico, de cuarenta años, médico, son los cinco componentes restantes de la embarcación a vela que el domingo 6 de noviembre tocaron tierra por última vez

en el Puerto de la Luz, en Las Palmas de Gran Canaria.

El velero, que únicamente almacena en sus depósitos un 25 por 100 del combustible necesario para realizar la travesía, fue diseñado por el arquitecto norteamericano, especialista en barcos, William Gardner, hace diez años. Su construcción fue realizada totalmente en madera, en el mismo puerto de Génova de donde ha salido recientemente para cubrir la ruta de Cristóbal Colón, que el descubridor hizo hace casi cinco siglos.

"Nosotros —comenta el capitán jocosamente— partimos con ventajas evidentes si lo comparamos con la travesía de Colón. En nuestro caso, vamos por una autopista, porque si Colón iba un poco a ciegas, nosotros tenemos instru-

mental necesario para saber exactamente cuál es la ruta, y si nos desviamos, corregirla. De todos modos, la ruta que utilizó el mayor aventurero del mundo en su primer viaje era la correcta y es la única que se puede hacer en este periodo del año. Si se toma dirección Norte, nunca se llegará, pero, en cambio, si se dirige el barco al Sur, todo marchará perfectamente".

COLON, ¿ITALIANO O ESPAÑOL?

Los seis marineros, antes de reemprender la marcha hacia América, visitaron la iglesia ermita de San Antonio Abad, asentada en el barrio más antiguo de Las Palmas de Gran Canaria, conocido por el nombre de Vegueta,

justamente donde Colón estuvo rezando a su paso por Gran Canaria hace caso quinientos años. De hecho, en la parte izquierda de la puerta de entrada de la ermita se puede leer: "Aquí oró Colón".

Cuando preguntamos al primer piloto, Francesco Bancalá, sobre si Colón era español o italiano, en seguida contestó que "allí, en Italia, todavía encarcelan a uno si dice que Colón no es italiano. Hay que creerlo a pies juntillas". El capitán también tiene su propia opinión: "En España es posible que Colón tuviera otra casa, pero desde luego, allí, en Génova, tenía la principal...", ríe Silvio Rocca. "Naturalmente —prosigue el jefe de la expedición—, no es nada seguro, es toda una leyenda. Colombo, de todos mo-

HACEN LA RUTA DE COLON



En la foto superior, Silvio Rocca, capitán del velero (haciendo anotaciones sobre la carta náutica) y el primer piloto, Francesco Bancalá. Abajo, Marco Giudici, el mecánico (con barba), es, a sus veintiséis años, el tripulante más joven de la expedición. Ayuda al primer piloto a colocar materiales sobre la cubierta. A la derecha, no viajan mujeres en esta expedición. Sólo suben a bordo, de visita, cuando la embarcación está en puerto.

Descubridor estuvo en Gran Canaria

dos, es un apellido común en Italia, pero es más del Sur que del Norte”.

Y dejando a un lado su verdadero origen, según el historiador y catedrático Antonio Rumeu de Armas, de lo que no cabe la menor duda es de que pasó por Las Palmas de Gran Canaria: “Nunca podrá encontrarse una prueba plena y rotunda que confirme la estancia de Colón en Las Palmas de Gran Canaria, en su primer viaje a América, salvo que aparezca su diario, pero sólo un subnormal o un analfabeto puede negar que Colón estuvo en la isla de Gran Canaria”. Estas palabras las pronunciaba Rumeu de Armas al presentar las conclusiones de las Primeras Jornadas de estudio organizadas por la Comisión Canaria del V Centenario del Descubrimiento de América,

celebrada en Las Palmas de Gran Canaria, en enero de 1983.

LA MUJER, TEMA TABU

“Los italianos, como los españoles, somos problemáticos cuando traemos mujeres a bordo”, comienza señalando el capitán del “Blue Angel” respondiendo a la pregunta de por qué no viajan a bordo de la expedición mujeres. “Por supuesto que en Italia —continúa el jefe del viaje— las mujeres ya llevan tiempo navegando en los buques como oficiales y radiotelegrafistas, pero éste todavía es un tema tabú que yo creo resuelto en los países del Norte de Europa, como Suecia, Noruega... que están más mentalizados, pero no en los países latinos. A nosotros nos gusta ver más a las mujeres en tierra... Y aunque antes se decía que la mu-

jer en el barco traía mala suerte, los tiempos están cambiando y ya no es raro ver en los barcos a las mujeres del capitán, del jefe de máquinas. Yo mismo llevé a mi esposa durante siete meses cuando no teníamos hijos”, termina diciendo el capitán Silvio Rocca, de cuarenta y nueve años y con una dilatada experiencia marinera.

Eliseo Gardella, también capitán de la Marina Mercante, aunque ahora viaja en el “Blue Angel” como segundo piloto, confiesa que el regresar de una larga travesía significa siempre vivir, otra vez, una segunda luna de miel.

El velero, que tiene una eslora de 21,50 metros, una manga de 5,40 metros y un calado de apenas dos metros, tiene una potencia de 500 CV. y 61 toneladas de

peso y cubre una superficie de vela desplegada de 300 metros cuadrados. Es, por tanto, siguiendo las indicaciones del capitán, “un barco perfecto para hacer la travesía: es ancho, tiene comodidades, alojamiento holgado y, sobre todo, buena cocina y mejor cocinero, que es lo más fundamental”, señala Silvio Rocca.

Los marineros italianos, al igual que el descubridor, ban surtidos del legendario “pesto”, que es una salsa compuesta de ajo, albahaca, queso y aceite, que fue muy utilizada en los viajes al Nuevo Continente y, en general, en Italia casi siempre acompaña a los espaguetis. “La única diferencia es que Colón y su tripulación entonces lo hacían en el mortero rústico y nosotros, mucho más modernos, lo logramos con la batidora eléctrica”.

Antología del mar y su aventura

Pórtico y selección: JOSE ASENJO SEDANO

En 1975 obtenía el Premio Juan Sebastián Elcano, de la Casa del Mar de Cádiz, el relato "Escúchame bien, Tonia", del que resultó ser autor Eduardo Domínguez Lobato, escritor y periodista de Sanlúcar de Barrameda. Eduardo Domínguez escribió sin duda uno de los cuentos marineros más bellos de la Baja Andalucía. Colaborador habitual de "ABC" de Sevilla, es autor del libro "Cien capítulos de retaguardia", de la colección "Memorias de la guerra civil española", que publicó la Editorial Gregorio del Toro. Tiene en su haber numerosos premios literarios, como los de la Feria del Caballo de Jerez, el de la Fiesta del Río Guadalquivir y el Lepanto, de la Liga Naval Española. Hemos elegido este relato, que ya se publicó en su día, bajo el título "Cuentos para tres mares", en la colección "Juan Sebastián Elcano", año 1975, de la Casa del Mar de Cádiz.

ESCUCHAME bien, Tonia, bonita; escúchame bien y no me llores. Que ya empieza a chincharme tanto lloriqueo y tanto mal rato y, total, para qué, digo yo, vamos, para qué, si esto no tiene arreglo, si no tengo compostura por más doctores que me echen. De modo que para qué, anda, súbeme un poco la cabeza y reméteme la almohada bajo la espalda, así, así, a ver si quiere irse este maldito dolor en el costado. Y vamos a encenderle otra vela a la Virgen del Carmen...

Era la Virgen de mi madre y, como te iba diciendo, ahora siempre tengo a mi madre en la memoria, como cuando era chico, porque parece que cada día me hago más pequeño, de manera que me bailotean en la mollera todas las cosas de entonces y me veo saltando y saltando y brincando por la playa como si fuera ayer, igual que si fuera ayer, bonita, ya ves, con los años que hace, cuando trepaba como un gato por el costillar de los barcos viejos embestidos en la arena y le ponía anzuelos a las gaviotas y rapiñaba los mejillones de los lances. Vivir para ver, Tonia, vivir para ver; tanta ambición y tanta lucha para acabar en esto, hecho un pingajo entre dos sábanas. Que es lo que soy ya, un guinapo inservible que va tirando a fuerza de pinchazos y potingues.

Con lo que yo era, bonita, el chicarrón que yo era de recién casado, bien que te acordarás, cuando vivíamos en la casita del cerro, ya sabes, entre las dunas y el pinar. Entonces nos sobraba con aquellas cuatro citaras y el techo de chamizo, el fogón, la mesa, cuatro sillas de onea, el colchón de hojas de maíz, unos cuantos cacharros y pare usted de contar. Para qué más, digo yo, para qué más cuando, total, venga agenciar, venga trabajo para esto, para acabar aquí como una lagartija atontada, píldora va, inyección viene, hasta que cualquier día me saquen entre cuatro con los pies por delan-

te. Pero, en fin, así es la vida, esta es la vida y no vamos a remediarla con chuleos ni lamentaciones y, después de todo, no me pesa tanto esfuerzo en las espaldas porque luchar es de hombres y no es hombre quien no pelea, vamos, digo yo, aunque ahora eso sea lo de menos porque parece que cada día me hago más pequeño, algo muy raro, difícil de explicar, pero más pequeño y a veces cuando cierro los ojos me suena en los oídos la nana de mi madre. Y entonces desaparece este miedo que tengo a caer no sé dónde, por algún barranco oscuro y desconocido.

No sé lo que me pasa ahora. Entonces, en la casita del cerro, yo no tenía miedo y era capaz de comerme el mundo. De comerme el mundo, Tonia, bien lo sabes, con mi traje de cristianar azul y brillante, recién lavado por ti, dispuesto a hincarle el diente a lo que fuera, de echar mano a cualquier cosa para que nunca nos faltara el cacho de pan. Tú sabes bien que nunca le hice fu a nada y le planté cara a lo que me echaron. Que igual navegaba en las parejas arrastres, o hacía la temporada del palangre, o subía con la canoa a los caños del río, o salvaba el verano en las cucharas de los camarones. Incluso tiré para la jábega en un mal momento y me fui al marisqueo cuando hizo falta, con tal de que no te fallara la olla hirviendo.

Pero, al fin y al cabo, eso es agua pasada y, total, para qué, más vale no acordarse. Aunque por fuerza tengo que acordarme porque fue en aquella época cuando compramos el barco, ¿te acuerdas?, el primer pesquero a motor que navegó por estas aguas. Parece que fue ayer cuando te lo dije, Tonia, bonita, parece que fue ayer y, ya ves, año y años hace que te lo dije. Aquella mañana estabas cantando mientras tendías la ropa en el cordel de pino a pino. Te dije lo del barco y ya no cantabas y te quedaste así, medio embobada, y me mirabas con los ojos muy abiertos como una niña que escucha un cuento. Todavía me campaneaba tu risa en los oídos, tu risa que era como si siguieras cantando, Tonia, preciosa, sentados juntos frente a la mar en el poyete de

la puerta, cuando me preguntabas que cómo, que de dónde, que si me había vuelto loco. Puede que lo estuviera, pero el caso es que yo ambicionaba tener un barco desde siempre, un barco propio, mío, para ponerlo a mi manera y se me iban las pajarillas nada más pensarlo. Un barco nuestro, ¿te das cuenta, Tonia?, aunque fuese a motor, con un motor de aquellos que ofrecían a troche y moche los dos extranjeros altos y rubios que andaban incordiando y mareando a todo cristo con el jaleo de las máquinas. Y ya ves, Tonia, nadie las quería, lo que son las cosas, y los extranjeros dale que te pego, que si patatín, que si patatán, y venga que dale, ofreciéndolas casi regaladas, a pagar como se quisiera con el exceso sobre la pesca a vela, como ellos decían, con el sobrante de la pesca normal, y la gente que no, que para qué, que bien estaban las cosas como estaban para meterse en calentamientos de cabeza.

Y no te echas a llorar, Tonia, como haces ahora siempre que charlamos. De pronto me dio el barruntillo y dije que si porque siempre he sido hombre de corazonadas, de modo que firmé los papeles y nos metimos en aquel lío, sin necesidad, vamos, porque yo era un buen patrón de vela y gobernaba donde quería, de manera que también fueron ganas de meterse en el embrollo de comprar a cuartos y ochavos el casco de la "Margarita" porque, de entrada, tuvimos que desguazar la pudrición, afirmar la quilla de punta a cabo y calafatear a conciencia las costuras. Eso para empezar y, encima, hubimos de ajustar los escantillones, repasar uno por uno los tableros y qué sé yo las faenas antes de acoplarle el motor, el cincuenta caballos nuevo que al principio nos trajo de coronillas. Y a todo esto, la gente olfateando y venga murmurar y venga decir, que si qué disparate, que si qué locura y esto y aquello y lo de más allá, de manera que la mollera empezaba a darme vueltas, sobre todo cuando empezaron a inventar que la hélice arrasaría los criaderos, quemarían los fondos y terminarían llevándose el pan de los pobres. Para qué contarte, Tonia, para qué contarte los disgustos y las nervioseras

que pasé, pero, nada, yo adelante, empestillado en hacerme de un barco como fuera.

Para remate, el problema de la tripulación, bien que te acordarás, Tonia, porque nadie quería venir conmigo. Empezaron a decir que las trepidaciones del motor desbaratarían el barco y nos iríamos al fondo, así de pronto, en el momento menos pensado. Y ahora ponte a convencer a la gente uno por uno y hacerles ver que las partes subirían al doble por lo menos, que el trabajo se aliviaba mucho porque, total, no había más que echar el arte y chorrar y que ya no habría problemas con los vientos y ponte otra vez a explicar y a decir hasta quedarte con la boca seca para que nadie te haga caso. Por fin, encontré una baraja de hombres que saltaron sobre el miedo, ¿te acuerdas, Tonia?, Julichi, tío Miguel, el Paqui, Juan Gálvez y Manolón. Pero ninguno puede hablar ya porque están muertos, ¿te das cuenta?, muertos y soy el único para contarlos, para contar cómo levamos el rezón aquella mañana que no olvidaré nunca. El tiempo no estaba firme y había un rebozo de mar de leva por fuera de la bocana con viento de travesía. Yo estaba a bordo desde oscuro y no las tenía todas conmigo, pero al fin aparecieron por la orilla, uno primero, después otro y otro y, así, hasta que saltaron a la lancha y los vi venir juntos, encogidos y silenciosos. Como asustados, Tonia, como asustados, y había que verlos cuando encendió la máquina y grité "avante claro". Había que verles la cara cuando la "Margarita" rompió a navegar proa a Poniente como una mocita blanca y guapa con volantes de espuma. Era una bendición, Tonia, sentirla nalguear con aquel poder y aquella alegría que nos dejaba con la boca abierta, sin pestañear, sobre cubierta. Había que ver la cara de los compañeros, que Dios tenga en su gloria. Teníamos como un cangrejo en la garganta, pero nunca estuvimos más orgullosos de nosotros. Nunca estuve más orgulloso que aquella mañana, como si me casara otra vez, Tonia, con una novia que taconeaba sobre los golpes de mar. Decían que andaba demasiado alta de proa, pero a mí me gustaba así, como si tuviese los

ESCUCHAME

senos levantados y anduviera casi de puntillas.

Así fue nuestra primera salida, Tonia, nunca te lo dije, pero entre el tableteo del motor y el olor a gas-oil andábamos como atufados, medio aturcidos. Pero eso duró poco porque el cuerpo termina haciéndose a todo, de modo que nada más salir a mar abierto estábamos como nuevos. Para estrenarnos hicimos una corrida de cinco horas, cinco horas, Tonia, como si nada, por las treinta brazas hacia el Noroeste y viramos después rumbo Sudeste por las veinte. Con dos chorradas, Tonia, con sólo dos chorradas pusimos a tope las neveras y hasta sobró pescado para el puente porque la corona parecía tener imán para el pescado y qué manera de entrar, Tonia, como si fuera cosa milagrosa, de modo que cuando arribamos por la tarde, la gente con la boca abierta viendo desembarcar el lance y nosotros dejándonos caer con su majiata de cachondeo y venga cachondeo y a llenarnos los bolsillos. Desde entonces fuimos los primeros porque podíamos entrar y salir a capricho, sin fijarnos en las veletas, de manera que empezamos de perlas, aunque muchos agarraron un cabreo de muerte y vengan indirectas por aquí, indirectas por allí, pero lo cierto es que todo el mundo empezó a pensar en los motores porque los números mandan y no había vuelta de hoja, de manera que entraron por el aro, aunque al principio no llegaban a comprender el misterio del arte abierto en abanico por la popa. No podían creerlo y me pedían embarcarse por verlo arrastrar igual que cuando lo tiraban entre dos embarcaciones a vela. Y bien te acordarás que hubimos de cambiar las hechuras del arte de pi a pa con rederos de fuera porque aquí nadie sabía, de modo que esa fue otra, los artes a reponer porque se perdían en los enroscaderos por mor de la fuerza del motor y yo estaba como loco, de forma que me pasaba las noches en blanco, de serviola en la popa como un tonto, midiendo con los dedos la tirantez de los cables. Que ese era el aviso antes de que saltaran rotos como a cuchillo y dejaran la red en el fondo. Y ahora recuerdo, fui el primer mecánico con título en el pueblo, motorista con carnet en los papeles de la Comandancia, vamos, que también tenía su cosa entonces y trabajillo me costó echándole valor en la escuela por la noche, en la escuela, Tonia, como un crío, ya te lo decía, que hasta vergüenza me daba y no veas lo que tuve que aguantar por mor de las letras y las cuentas que nunca me entraron bien, porque lo demás, nada, era lo mío y en un dos por tres aprendí el ajuste de los pistones y engrasar, revisar y compensar como si tal cosa aquel triperío de piezas, cables y tornillos que al principio me parecía un

rompecabezas, pero yo, nada, a echarle corazon hasta entenderme con la máquina a fuerza de quererla y mimarla como si fuera mi mujer.

SI, Tonia, y no empieces otra vez con lloriqueos porque entonces me aprieta más la punzada en el costado. En aquellos tiempos nunca me dolía nada y podía mover a gusto este brazo tontorrón que parece adormecido, como acorchado. No te echas a llorar cuando te diga que la "Margarita" era como mi novia y me tentaba casi tanto como tú, Tonia, discúlpame, pero no podía o no sabía evitarlo, no sé por qué, casi sin darme cuenta, palabra, casi sin darme cuenta. Pero ahora caigo en que le eché demasiadas noches a medir o igualar el calamento o a meter estopa en las costuras, en vez de arrimarme a ti y quemar el tiempo a tu vera. Reconozco que de alguna forma la "Margarita" vino a separarnos un poco, como una especie de querida, y valga la palabra, que nunca pensé en ninguna, nada más que en ti, esa es la verdad, pero me pasaba las noches de luna junto al alquitrán o la pintura, esa es la verdad, la pura verdad, aunque lo hacía por tí, por los dos, y tú tan contenta porque estabas segura de que el barco también nos unía un poco más de alguna manera, qué sé yo, no sé cómo explicarte y, además, sabes como nadies que ni los barcos ni la mar admiten chapucerías y que en cuestiones de mar y de barcos hay que hacer las cosas a conciencia y aquello de que el ojo del amo engorda al caballo vale más que en ninguna otra parte.

Total, a lo que íbamos, que la "Margarita" formó el zafarrancho porque mucha gente se embaló con los motores y, entonces, venga, motores por aquí, motores por allí y unos que sí y otros que no, de modo que estalló como una especie de guerra entre motoristas y velistas, con el personal cerrado en dos bandas y vengan discusiones y vengan líos que terminaban a puñetazos en las tabernas, porque el caso es que algunos motores resultaron una ruina porque apenas había quien los entendiera y, claro, así les fueron las cosas, un desastre, vamos, hasta el extremo de que a muchos les llegó el agua al palo y a pique que te dije sin remedio, de manera que por lo pronto volvieron a crecerse los velistas, bien lo recordarás, que tomaban a cachondeo lo de los motores y hasta les sacaron coplillas por el carnaval, parece que las estoy oyendo, el

Meleco y el Chilaga que cantaban aporreando los latones con ramas de palmeras recordadas aquello de... "Pa qué te sirve-trabajá en un motó-si entonvía n'has ganado-ni pa un potaje de arroz".

Y la gente venga a reírse y venga chuffeo, pero, ya, ya, a mí como si nada, porque aquello no iba con nosotros cuando bien sabes que ya estábamos montados en bola, de modo que dijeran, que allí estaba yo robándole horas al sueño y sin perder turno, aunque hubiera vendaval. Por aquellos tiempos llegaron los jaleos, aquellas trifulcas sociales, bien que te acordarás, huelgas un día sí y otro también por reclamaciones y laberintos, bien lo sabes, y los barcos parados y la gente a la gresca, que si armadores, que si trabajadores y siempre igual, pero nunca quise meterme en nada, yo a lo mío, a la mar que era lo mío, aunque me dijeran esquiro y me acecharan por las esquinas o me volvieran las espaldas en la taberna. Todavía no sé si hice bien o mal, pero para mí estaba en lo cierto, que lo único que arregla las cosas es el trabajo y con quien trabaja no hay quien pueda por muchas vueltas que le demos y todo lo demás son pamplinas y monsergas, a ver, qué demonios, cómo se puede vivir sin trabajar, es lo que digo yo, lo que siempre dije y a ver quién viene a echarlo abajo. Para rematar, la guerra, como yo me maliciaba, porque según se pusieron las cosas no podían terminar de otro modo, vamos, no tenían otra salida, un mal día comenzaron los tiros por las calles, por las azoteas y por todas partes, que follón, Dios mío, y muchos se arremolinaban en los camiones con escopetas en las manos y nos gritaban que a luchar, que a pelear y qué sé yo cuántos líos más, pero nada, yo a lo mío, en casa contigo y con los niños porque estaba seguro de que en cualquier caso me tocaría perder y, además, nunca fui hombre de trifulcas, aparte de que en aquel entierro nadie me dio vela y también son ganas de meterse en berenjenales cuando uno va a lo suyo y nada tiene por ganar. En fin, para qué voy a contarte, tú lo sabes mejor que yo. Pasamos una temporadilla apretada cuando no podíamos salir por miedo a los cañoneros que te cogían y te llevaban por ahí, vaya usted a saber dónde, de modo que muchos la pringaron y desaparecieron de la noche a la mañana y no les vimos el pelo hasta años después. A mí me rodaron bien los asuntos, en buena hora lo cuente, con la potra de que mi quinta se libró por los pelos, mire usted por dónde, y, total, se nos puso el viento de popa y fue como si empezáramos de nuevo, pero en grande. Es más, casi me atrevería a decir que es cuando empezamos de verdad porque pescaban pocos y los lances se pusieron por las

nubes, por las nubes, vamos, quién iba a decirlo, de manera que hasta el pescado de gato, la morralla de toda la vida, empezó a valer dinero y, lo que es la vida, ahí fue donde empezamos de veras casi sin darnos cuenta, como coser y cantar, porque ahora lo veo claro, Tonia, tuvimos suerte, mucha suerte, y cogimos una racha que no volverá a repetirse. Una buena racha bien aprovechada, Tonia, bonita, eso es lo que tuvimos, para qué ponerse moños, porque cuando los negocios de la mar se te ponen de cara, para qué hablarte, el dinero entra como de pitorreo, igual que si se te vuelven de espaldas no hay cristiano que los aguante. Creo que por aquella época Dios nos puso la mano encima y nos hinchamos, esa es la verdad, de modo que ampliamos el negocio con la compra de más barcos, mejores barcos a motor, bien los recordarás, el "Amparito", el "Roselló" y el "Chicharro", y las pesetas nos entraban a espuertas. Fue cuando te regalé los zarcillos y la sortija y me compré el reloj con cadena de oro, Tonia, como si lo estuviera viendo, parece que estoy viendo tus ojos encendidos con chispitas de alegría y el campanileo de tu risa con los estuches en la mano.

A todo esto, nuestros tres hijos crecían, nuestros hijos iban para arriba porque es ley de vida y, nada, hubo que pensar en dejar la casita del cerro porque caímos en la cuenta de que era un cuchitril de mala muerte que no daba sitio ni aire para todos, de modo que comencé a brujulear a mi forma por aquí y por allá hasta que, sin pensarlo, me topé con esta casa que nunca pudimos imaginar. Te cogí por sorpresa, lo hice de manera que te cogiera de improviso a ver qué cara ponías, algo de coba te di para que saliéramos y llegáramos hasta la misma puerta como andando a lo tonto y, de sopetón, te dije que entrarás porque era tuya. Te quedaste de piedra, vamos, que si te pinchan no te sacan sangre, y luego comenzaste con remilgos y tonterías, que si no, que si esta casa no, que si en esta calle tampoco, que era sitio de gente principal, de señoritos, y venga con que no, que no era para nosotros y toma que dale, total, que tuve que meterte medio a empujones porque te daba hasta vergüenza entrar. Y, ya ves, lo que son las cosas, cualquiera te echa de aquí ahora, ni con agua caliente te despegan, vamos, con lo que te costó acostumbrarte y con los malos ratos y los aperreos que te costaron al principio, total, para nada, porque así sois las mujeres, siempre de uñas con lo que más quieren y uno sin saber nunca a qué carta quedarse, de manera que lo mejor fue lo que hice y lo que hago siempre: esto es lo que hay y ya está. Y no me digas que te pesa cuando aquí estás en tus glorias, no me digas que no, que no hice

BIEN, TONIA

Antología del mar y su aventura

bien, vamos, si te noté en los ojos, fijate bien, que hablabas de boca para afuera porque lo tuyo es esto, nunca se me fue por alto, no creas, de forma que a la chita callando nos hiciste ver a todos que esta casa no te venía ancha, vamos, que ni pintada para ti, y así fuimos cambiando poco a poco, sobre todo nuestros hijos, que nunca más volvieron a acordarse de la casita del cerro, vamos, que ahora hasta se pondrán colorados nada más pensarlo porque ellos son ya otra cosa.

AY, Tonia, enderézame de nuevo la almohada, así, así, bajo la espalda, un poco más, bonita, para endercharme algo a ver si se me alivia la apretazón en el costado. Ni médicos ni medicinas, Tonia, ya lo ves, mi cuerpo hace agua por algún boquete intapable y me voy irremisiblemente al fondo. Pero es curioso que cuando más siento como si me hundiese, más claro veo todo lo pasado, de manera que es ahora cuando debiera nacer de nuevo, aunque, a fin de cuentas, volvería a hacer lo mismo. Pero, como te iba diciendo, pienso que nuestros hijos son algo de nosotros mismos y siguen lo que empezamos mucho antes de que terminemos, aunque ellos son ya otra cosa

y nunca podrán comprendernos del todo. Bien te acordarás de que los mandamos a colegios de pago, ya ves, de pago, quién nos lo iba a decir, y te empeñaste en que la niña fuese a un colegio de monjas caras para que aprendiera lo que las señoritas, no me digas que no, porque tú siempre has tenido clase y señorío en la cabeza. Y no me llores porque ese era el piropeo que más te gustaba cuando novios, que te conozco bien, de manera que apañaste las cosas a tu forma y yo gozaba viendo navegar a nuestros hijos entre gentes que nunca hubiéramos pensado. Pero lo grave es que los hijos crecen y no nos caben en las manos, se nos salen de entre los dedos porque es ley de vida y un buen día no son nuestros, aunque parezca que sí porque se nos echan a volar sin que apenas caigamos en la cuenta. Y es que necesitan más altura y más aire que nosotros, así es la vida, de modo que los dos varones también volaron y cuando venimos a enterarnos tenían ya hasta una docena de barcos grandes y se habían casado con señoritas, total, que cada uno cogió su rumbo y montaron esas oficinas de abajo llenas de libros y papelotes que ni tú ni yo entendemos. No sé cómo ni cuándo los hicimos así, pero el caso es que los hicimos y ese es nuestro orgullo, arrimarles la escalera para que subieran no sabíamos dónde. Los dos, abogados, Tonia, quién nos lo iba a decir, dos hijos abogados, y la niña bien casada, con la felicidad en los ojos, que en eso se parece a ti, Tonia, en los ojos y en la risa, bonita, que tienes los ojos de color de

altamar, siempre te lo dije, y el cielo se te refleja en las pupilas.

En fin, así son las cosas, han subido mucho más alto que nosotros, más lejos que nosotros, y dime tú qué más puede pedir un padre para morirse tranquilo. No los entiendo, Tonia, porque mi mollera no alcanza donde ellos, pero levantaron el negocio hasta lo impensable, pajoleros niños, cuando inventaron algo que jamás se me había ocurrido, lo reconozco, como fue aquello de comprar todos los lances de la lonja y exportarlos en camiones, no sé dónde, de manera que el dinero entraba como un temporal, para asustarse, vamos, entre aquella mar de leva de teléfonos y escribientes, qué barbaridad, que terminó por arrumbarme porque yo a lo mío y dime tú qué podía uno entender de camiones y de cartas, de cartas, números, cheques y telegramas, en fin, dímelo tú, cuando esos berejenales nunca me cupieron en la cabeza.

El caso es que tira por aquí y tira por allá, nos dejaron solos, otra vez solos, Tonia, como al principio, cuando vivíamos en la casita del cerro. No se me escapa que ellos siempre llevaron a menos que yo siguiera entre mi gente, vestido de azul como toda la vida y patroneando la "Margarita", ya ves, Tonia, lo que son las cosas, y venga decirme que si para qué, que maldita la falta, que yo a vivir tranquilo y, nada, yo a lo mío, porque en eso no pudieron convencerme. Que me dejen a mi aire, como siempre, porque será el mismo mientras el cuerpo me haga sombra. Y eso que ya notaba cómo la "Margarita" se hacía vieja igual que yo, quizá un poco menos que yo, pero se hacía vieja y últimamente andaba como asmática, medio a trompicones, fallando en el arranque igual que si le faltara corazón, lo mismo que su amo de algún tiempo a esta parte. No había más que verla, arqueada de centro, podridas las cuerdas, flojas las cintas, medio sueltos los durmientes. Más o menos como yo, Tonia, que también tengo vencida la tabla de llaves y las barangas destensadas. Pobre "Margarita", pena me da, Tonia, medio desportillada estará, digo yo, porque para que nada le faltase, hasta comenzaba a fallarle el encastillado de cubierta. Y me da rabia que no pude, no puedo hacer nada cuando, ya ves, primero tendrían que componerme a mí, y dónde está esa madera nueva, digo yo, que me refuerce el costillar y tape el coladero del costado...

Me hablaron de desguazarla, eso dijeron, desguazarla, qué te parece, como hicieron con los otros para el crédito de los barcos nuevos, pero con la "Margarita" no puede ser, no ocurrirá, que se lo quiten de la sesera, por lo menos mientras yo viva. Ni aun después, Tonia, y quiero que tú te encargues de eso porque nuestros hijos no entienden de estas cosas, no pueden entendernos. Bien es verdad que siempre fueron

buenos hijos y nunca nos dieron un disgusto, siempre dándole gracias a Dios, Tonia. Por eso la dejaron fondeada en la dársena, para no quitarme el capricho, eso es, casi a la trágala, como si fuera un estorbo o un trasto inútil, de manera que me sublevo nada más pensarlo y ganas me dan de dar un salto de la cama siquiera para decirle adiós, para pasarle la mano por el costado antes de irme. La última vez que la vi va para un año y ya tenía rotos los barraganes y se le habían vencido los armazones, incluso le faltaban tablas en la obra muerta y daba pena ver la tapa de regala. Y seguramente hacía agua, no quise ni saberlo, Tonia, porque cuando se le pierde ojo, el agua se cuele silenciosamente, de forma que uno jamás llega a explicarse.

Y aunque no la he visto más por mor de este maldito dolor en el costado, sé de sobras lo que habrá ocurrido. Lo sé desde aquí, Tonia, sin levantarme de la cama, qué atrocidad, Dios mío, qué barbaridad. Como si lo viera. Cualquier marea grande, la "Margarita" se habrá librado de cables y rezones para embestir poco a poco en la arena, que viene a ser algo así como meterse en la cama para morir. Allí estará, Tonia, y no me digas que no y no me llores, hundida de proa, varada para los restos, con los vientos y garruchas al aire, tan indefensa como una niña enferma o un pájaro con las alas tronchadas. Allí estará, Tonia, sin timonel ni lancharo, terriblemente sola porque no hay soledad más tremenda que la de un barco sin gente. Ya nadie subirá a bordo para gritar adelante, nunca más, Tonia, ¿te das cuenta?, ni mis ojos vigilarán sus singladuras desde la ventanilla del puente. Parece que la estoy viendo, con el palo y la tajamar caídos hacia la escaradura de babor, aunque seguramente la "Margarita" no puede, no quiere resignarse y doy por cierto que con el poniente de popa todavía flota y colea en las pleamares grandes con el cansancio de un pez moribundo. Sin darse cuenta la pobrecilla de que cada taconazo en tierra la matan un poco más, si es que no está muerta, porque se le agrandan las heridas en la paladura y el codastre...

En fin, qué vamos a hacerle, así es la vida, digo yo, y donde hay capitán o patrón, no mandan marineros, eso dice el refrán. El caso es que nuestros hijos no quieren arreglarla y allá ellos, pero es lo menos que podían hacer, vamos, es un decir. Arreglarla, componerla un poco, lavarle la cara, ya sabes, y hacerle un monumento, aunque a lo peor ni para eso tiene compostura, como no la tengo yo mismo. De buena gana dejaba escrito en los papeles que me entierran junto a la "Margarita" y tú, cuando sea, a mi lado, los dos juntos, mejor, los tres juntos, pero eso sería salirse del tiesto. De todos modos, que no le toquen al barco, eso es lo último que pido, escúchame bien, Tonia, escúchame bien y no me llores...

**ATENCION ARMADORES
QUE PESCAN
EN AFRICA OCCIDENTAL**

SERVICIO

FURUNO'

AUTORIZADO

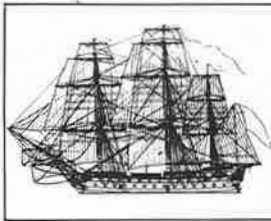
SIECMI

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

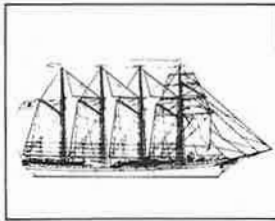
DESDE UN VELERO HASTA UN ACORAZADO

Elija su plano

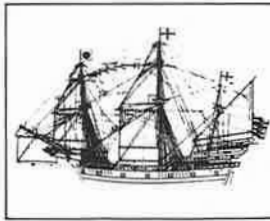
leros veleros veleros veleros veleros veleros veleros veleros ve



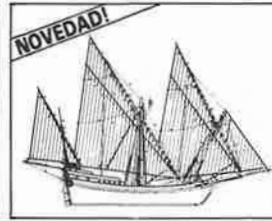
SAN JUAN NEPOMUCENO
Navío, 1792
Cod. 3322, 6 hojas, modelo de 88 cm, ***, Pts 2.850
Incluida nueva hoja con más detalles
Cod. 4322, OPTATIVO; Puede pedir aparte de las 6 hojas 2 hojas adicionales con el perfil del casco ampliado a 105 cm y detalles de proa y popa.
Las 2 hojas adicionales 2.500 Pts



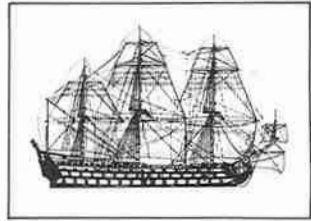
JUAN SEBASTIÁN ELCANO
Bergantín Goleta, 1927
Cod. 3315, 4 hojas, modelo de 55 cm, ***, 800 Pts



GALEÓN ISABELINO INGLÉS
1580
Cod. 5502, 4 hojas, folleto il., modelo de 75 cm, ***, Pts 1.200



PINGUE
Embarcación Mediterránea de Cabotaje - 1800
Cod. 5515, 2 hojas, modelo de 40 cm, **, Pts 1.200



REAL FELIPE
Navío, 1690
Cod. 3321, 5 hojas, modelo de 66 cm, ***, Pts 1.850
Ahora con nueva hoja con más detalles

VICENTE MASPONS, 1920, Cod. 3381, h.4, 120 cm, ***, Pts 2.000
MARÍA D. BERGADA, Cod. 3379, h.4, 100 cm, ***, Pts 2.000
CALA MADRONA, Cod. 3382, h.4, 55 cm, **, Pts 2.000
H.M.S. VICTORY, Cod. 3323, h.5, 90 cm, ***, Pts 2.000
H.M.S. BOUNTY, Cod. 3324, h.4, 42 cm, ***, Pts 1.600

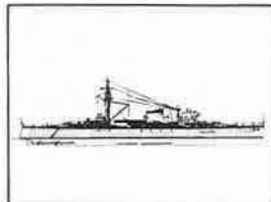
ARCHIBALD RUSSELL, Cod. 3379, h.4, 120 cm, ***, Pts 2.300
JABEQUE 1795, Cod. 5506, h.2, 64 cm, **, Pts 700
FALUCHO —BARCA DE MIÑANA—, Cod. 5507, h.2, 73 cm, **, Pts 700
PAILEBOTE EL NUEVO CORAZÓN, Cod. 5508, h.2, 60 cm, **, Pts 700
CALA SAN VICENS, Cod. 3371, h.3, 49 cm, **, Pts 900

de guerra modernos buques de guerra modernos buques de guerra modernos buq

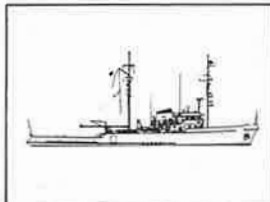
K.M. BISMARCK
Acorazado, 1940
Cod. 3332, 4 hojas, modelo de 132 cm, ****, Pts 3.200

ADMIRAL GRAFF SPEE
Buque Acorazado, 1939
Cod. 3333, 4 hojas, modelo de 89 cm, ***, Pts 1.800

CHURRUCA
Destructor, 1922 y 1957
Cod. 3310, 4 hojas, modelo de 50 cm, **, Pts. 1.400



BALEARES
Crucero Pesado, 1932
Cod. 3303, 4 hojas, modelo de 96 cm, ***, Pts 1.800



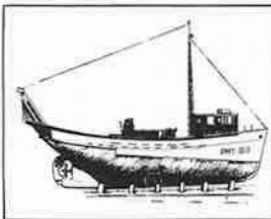
REMOLCADOR DE ALTURA RA 5
(actualmente en servicio)
Cod. 3312, 4 hojas, modelo de 57 y 110 cm, **, Pts 1.100

OFERTA ESPECIAL!

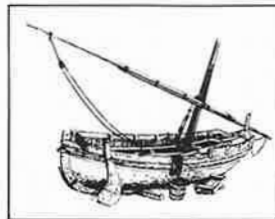
12 BUQUES DE GUERRA ESPAÑOLES

Canarias, Blas, de Lezo, España, Pelayo, Baleares, Príncipe Alfonso, Galicia, Navarra, Méndez Núñez, Infanta M^a Teresa, Churruca, Remolcador de Altura, RA 5
Cod. 3555, 12 Buques de guerra Españoles Modernos, en total 46 hojas, 12.000 Pts
Precio por separado 16.350 Pts

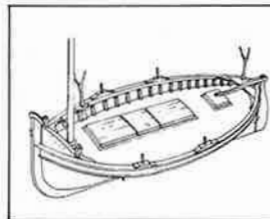
ca tradicionales barcas de pesca tradicionales barcas de pesca tradicionales barcas d



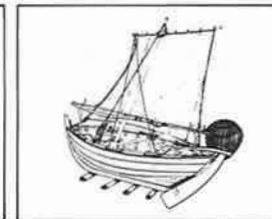
ESTRELLA DE FIGUERAS
Embarcación de Arrastre a motor, 1953
Cod. 5509, 1 hoja, Modelo de 33 cm, folleto il., *, Pts 750



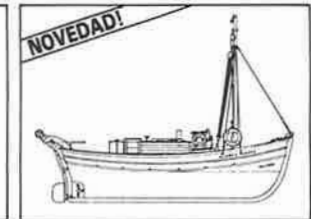
BARCA PALANQUERA CATALANA
hacia 1900
Cod. 5512, 2 hojas, modelo de 42 cm, folleto il., *, Pts 750



LAÚD MALLORQUÍN
1930/1940
Cod. 5505, 1 hoja, modelo de 40 cm, foletto il., *, Pts 600

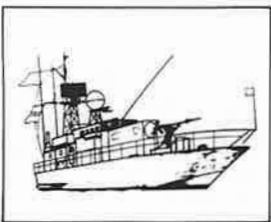


DORNA GALLEGA
Cod. 5501, 1 hoja, modelo de 20 cm, folleto il., *, Pts 600



BARCA DE BOU CATALANA
Embarcación de Pesca y Arrastre Blancanieves, 1947
Cod. 5516, 1 hoja, modelo de 34 cm, folleto il., *, Pts 900
Muchos detalles.

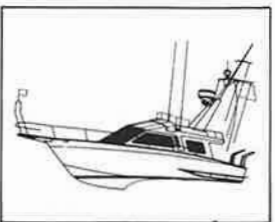
R/C para R/C para R/C para R/C para



PATRULLERO P.L.M.
Lanzamisiles
Cod. 3391, 4 hojas, modelo de 100 cm, **, Pts 2.100

C-032 - Patrullero Pesado
Cod. 3393, 4 hojas, modelo de 126 cm, Pts 1.000

CARIBE - Velero
Cod. 3392, 3 hojas, modelo de 105 cm, *, Pts 1.000



AZORES
Yate para Pesca a Motor
Cod. 3394, 3 hojas, modelo de 100 cm, *, Pts 1.400



ZULÚ
Yate Oceánico Rápido a Motor
Cod. 3320, 4 hojas, modelo de 88 cm, *, Pts 1.100

HIDRODESIZADOR
Cod. 3399, 4 hojas, 50 cm, *, Pts 1.000

Grado de dificultad * Fácil ** Menos fácil *** Difícil **** Muy difícil

PRECIOS VIGENTES DURANTE DOS MESES A PARTIR DE LA PUBLICACION DE ESTE ANUNCIO
200 PTS., MINIMO DE GASTOS DE ENVIO.

BOLETIN DE PEDIDO

Les ruego me envíen contrareembolso de su precio + gastos de envío el (los) plano(s) cuyo número de código indico a continuación. (Ejemplo: si desea recibir el Crucero Pesado Baleares indique el N° 3303)

N° de los planos _____

Nombre _____

Apellidos _____

Edad _____ Profesión _____

Calle _____ N° _____

Bloque _____ Piso _____ Pta. _____ Esc. _____ Tel. _____

Población _____ Distrito Postal _____

Provincia _____

Si es menor necesita la firma del padre Firma _____

Enviar dentro de un sobre a

BORRÁS EDICIONES

C/ de la Diputación 296 Entlo 1°

Barcelona 9

Tel. (93) 301 43 96



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

**DEL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

Génova, 20. MADRID