

HOJA DEL

MAR

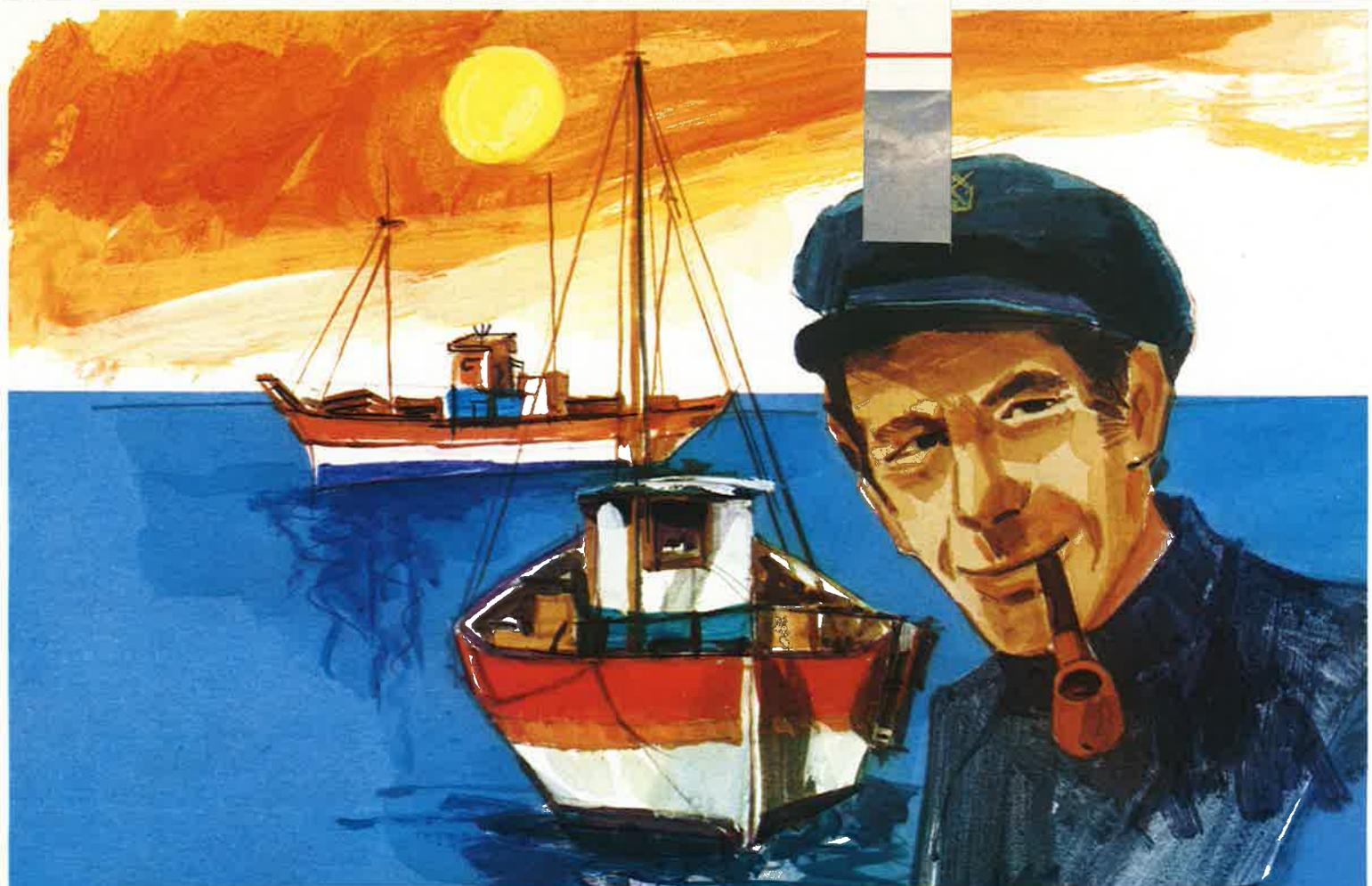
Abril 84

Año XX

N.º 223



El "Dedo de Dios", en la bahía de las Nieves, de la población canaria de Agaete. La belleza del paisaje parece obstaculizar la construcción de un puerto, como demandan los pescadores.



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.

Soy partidario de que se aplique el Corán, con todo su peso, a los malhechores que pescan ilegalmente en nuestras aguas. Ahmed Miske Ould Maye, cónsul de Mauritania en Las Palmas.

El PSOE va a celebrar en próximas fechas unas Jornadas de Pesca en Galicia. E/S.

El Gobierno español está dispuesto a presentar causa ante tribunales internacionales, para determinar que Francia se ha excedido en lo que permiten los reglamentos de la CEE, con el ametrallamiento de los pesqueros. Fernando Morán.

La reivindicación de los caladeros históricos tiene que enmarcarse dentro de las negociaciones de entrada de nuestro país en la CEE. Luis María Tellaeché.

Itsasoa bai, Gerrarik ez (mar sí, guerra no). Pescadores ondarreses.

Ciento cuarenta y cinco especies marinas (el 47 por 100 de todas las especies animales que hay en Europa) corren peligro de extinción. Jean Pierre Ribaut, del Consejo de Europa.

En la fosa atlántica, a unos 700 km. de Galicia, se llevan depositadas 94.603 toneladas de residuos radiactivos. Tasio Camiñas.

Francia es un país que no explota la pesca. Han desarrollado el arrastre, pero su flota no tiene competencia ni extensión. Juan María Urbietá.

El antiguo Pósito Marítimo Infantil, de San Carlos de la Rápita, fue una de las acciones vanguardistas en la formación cívica de los alumnos. Luis Millán Roca.

Sabíamos que de Atenas no iban a salir soluciones para combatir las invasiones de medusas, y por tanto era un gasto inútil desplazarse a la capital griega. Miguel Durán, director del Instituto Oceanográfico de Baleares.



HISPANO RADIO MARITIMA S.A.

Julián Camarillo, 6 - Madrid-17 - Tel. 754 37 00 - Telex 42727 - HRM-J.E.

ELECTRONICA PROFESIONAL

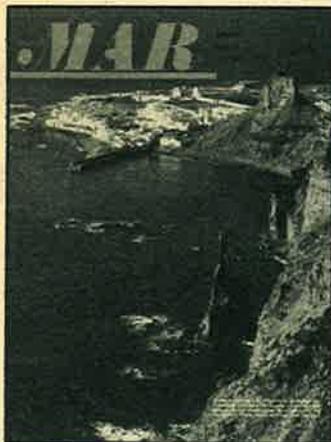
PARA TODOS LOS SECTORES

- Marítimo
- Terrestre
- Aéreo
- Defensa
- Industrial
- Equipamiento

Y EN TODAS LAS AREAS...

- Comunicaciones
- Navegación
- Informática
- Pesca
- Sistemas
- Automatización





N.º 223
Año XX ● Abril 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 y 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 Ángel Rodríguez Villanueva y José Luis Alaña. Cádiz: José Luis Villaplana. Cartagena: Gonzalo Varela y J. E. Pérez Madrid. 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 Pinedo. Sevilla: Generoso Martín. Tarragona: Luis Vega Fernández. Valencia: José Manuel Masip Segarra. Vigo: Antonio Piñeiro Salvadoegoitia. 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 Bermeo Arce.

Secretaría de Redacción

Charo S. Harguindey

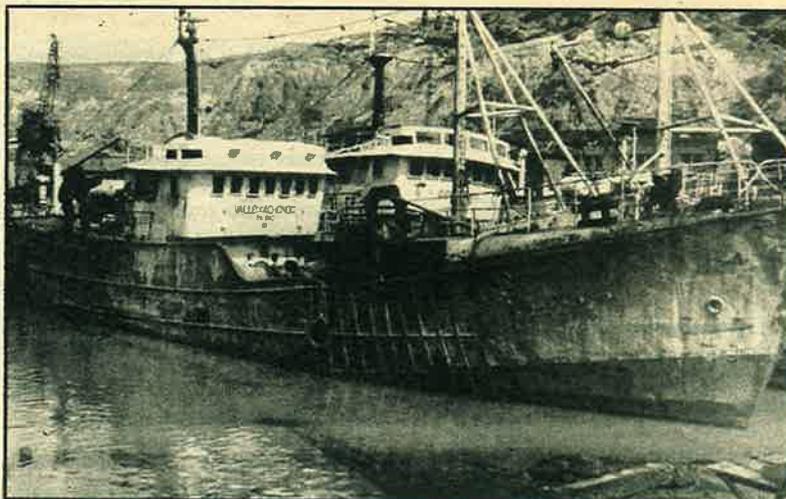
Documentación

Blanca Muro

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

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Pío, 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.



Glacier Bay, un paraje maravilloso donde los hielos componen un escenario majestuoso. Pero, al propio tiempo, la navegación es difícil y peligrosa, por la presencia de icebergs. Allí habitan focas y ballenas, cuyas imágenes han podido captar los reporteros gráficos. **Página 32.**

La utilización del pabellón español, tanto en importaciones como en exportaciones, ha sido una de las recomendaciones efectuadas por la Dirección General de la Marina Mercante española para la mejora del sector. El plan de flota durante 1983 y para 1984 y la distribución de nuestros buques se analizan en un informe realizado por dicha dirección general. **Página 25.**



Los cultivos marinos se iniciaron en España a gran escala hace varias décadas y desde entonces se han desarrollado de tal manera, que hacía falta una normativa adecuada. La comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Congreso de los Diputados ha aprobado un proyecto de Ley —ya publicado en el "Boletín Oficial de las Cortes Generales", que reproducimos en el presente número—, el cual tiene por objeto la regulación y ordenación de los cultivos marinos, o maricultura, en todo el territorio nacional, sin menoscabo de las competencias asumidas por las comunidades autónomas. **Página 13.**

Una patrullera francesa cañoneó a los pesqueros vascos "Valle de Atxondo" y "Burgoa Mendi". Hubo heridos, y a uno de los tripulantes tuvieron que amputarle una pierna. La justificación para tan bárbara agresión fue que los pesqueros se encontraban en aguas jurisdiccionales. La desproporción de esta reacción francesa ante la "falta" cometida produjo enérgicas protestas en España, que fueron más acentuadas en Ondárroa, donde tienen sus bases los buques agredidos y su hogar los pescadores. El suceso se produjo, exactamente, el día en que empezaba a distribuirse la anterior edición de "Hoja del Mar", pero dada su importancia lo hemos recogido ampliamente en el presente número. **Página 18.**

| | | | | | |
|---|-----------|--|-----------|---|-----------|
| Opinión | 6 | La flota de la Marina Mercante española | 25 | Desapareció el "Sonia G. Masiques" | 50 |
| Cartas al director | 10 | | | Estación marítima de Valencia | 53 |
| Crónica nacional | 13 | El puerto de Agaete | 39 | Cine de la mar | 60 |
| Pesca con palangre de superficie | 17 | Crónica de la costa | 47 | Modelismo naval | 62 |

Los caladeros de Namibia

CARLOS BAS

DESDE 1961, la flota arrastrera española faena intensamente en aguas del Atlántico Sudoriental. Los inicios coincidieron con un fuerte período expansivo de nuestras actividades pesqueras. Al espíritu emprendedor de aquellos tiempos que parecen ya muy lejanos —veintitrés años— sucedieron períodos de gran esplendor y desarrollo, alcanzó su máxima fuerza a finales de la década de los 60 y principios de los 70, para experimentar fuertes oscilaciones en los años siguientes. Namibia ha sido, sin embargo, el gran eslabón que ha desencadenado el moderno e importante desarrollo de la flota pesquera española.

La flota congeladora, los arrastres por popa, la técnica de los barcos factoría con sus flotillas, podemos decir que por lo que hace referencia a España se desarrollaron en los importantes y ricos caladeros de Sudáfrica primero y de Namibia después. La aventura iniciada es estimulada por el éxito conseguido y ello da lugar a una flota cada vez más potente que es capaz de desarrollar un poderoso esfuerzo pesquero. A diferencia de lo que ocurre en otras flotas de otros países, especialmente por lo que atañe a Sudáfrica como país ribereño, Japón y Rusia, nuestra flota pesquera de arrastre se especializa en una sola especie, la merluza. Seguramente podría considerarse que una mayor diversificación hubiera sido más útil. Sin embargo, las exigencias del mercado son muy importantes en la definición de los objetivos pesqueros, y seguramente estos han sido los elementos decisivos para centrar todo o gran parte del esfuerzo pesquero dirigido a la pesca de la merluza.

Las primeras flotas tuvieron como punto de referencia el puerto de Ciudad del Cabo, pero de manera progresiva los barcos pesqueros fueron retirándose hacia el Norte buscando su principal base de operación en el puerto de Walvis Bay, en Namibia. En la actualidad, los caladeros de Namibia son los únicos frecuentados por nuestras flotas. Entre 1970 y 1973 se alcanzan las más altas capturas, tanto por lo que se refiere a la flota española como para el conjunto de las flotas que faenan en aquellas aguas. La creación de la Comisión Internacional para las Pesquerías del Atlántico Sudoriental (ICSEAF en las siglas inglesas) controla de manera muy clara la actividad de las flotas que allí operan, y para España contribuye, a través de la implantación de un sistema de cupos, a limitar ostensiblemente sus capturas. Es-

tas capturas mostraban ya una tendencia muy clara a la progresiva disminución por agotamiento de los caladeros, disminución que se evidencia no sólo en el tonelaje total capturado normalmente, sino en particular en los dos aspectos siguientes: disminución de la captura por unidad de pesca y disminución del tamaño medio de la merluza capturada. Ha llegado el momento de que la flota española, principalmente dirigida a la captura de esta especie, reflexione con seriedad sobre la situación de una de las más importantes áreas de pesca todavía asequibles a la pesca española.

Necesidad de estudio y de control

Ya en 1966 España inicia una serie de investigaciones que tienen como objetivo un mejor conocimiento de aquellos caladeros. Durante los primeros años, las experiencias se llevaron a cabo a bordo de buques pesqueros que trabajan en la zona; pero es a partir de 1978 cuando se inicia una serie de campañas oceanográficas, científicamente programadas, con el fin de conocer mejor las características bioecológicas de la merluza, así como ir perfeccionando el adecuado y complementario conocimiento de la estrategia pesquera allí existente. Por otra parte, durante todo el período, pero con una especial intensidad en estos últimos años, se han llevado a cabo campañas de muestreo intensivo, al principio por iniciativa propia y más adelante en relación con acciones semejantes desarrolladas por otros países pesqueros, según las indicaciones del Comité Científico de ICSEAF. El número de campañas oceanográfico-pesqueras realizadas ha sido de ocho, estándose en preparación de otras en un futuro inmediato. Por otra parte, y con el fin de conseguir una mayor fiabilidad en las obtenidas, algunas de estas campañas se han llevado a término en relación y coordinación con experiencias semejantes de otros países —Sudáfrica y Rusia— y también invitando a compartir con nuestros científicos a expertos extranjeros, especialmente de la República de Sudáfrica y de la República Federal Alemana.

Informe de los trabajos

Toda la información conseguida va siendo publicada de la siguiente forma: cada año se edita un informe completo que relata no sólo toda la labor realizada, sino muy especialmente la evolución de los cardúme-

nes explotados y las variaciones que los mismos experimentan. Paralelamente se van enviando las informaciones pertinentes a las reuniones de los comités especializados que cada año organiza ICSEAF. Finalmente van apareciendo gran número de trabajos científicos muy apreciados a nivel internacional. Gracias a estos trabajos, la situación de nuestro país y en particular la Secretaría General de Pesca, que ha venido financiando estas investigaciones, mantiene un alto nivel y prestigio en las reuniones políticas científicas de ICSEAF, lo que favorece las discusiones en el momento del reparto de los cupos de merluza que pueden pescarse normalmente. Ha sido, sin duda, una excelente política que ha permitido el desarrollo racional de una pesquería, así como el mantenimiento por parte de España de una postura sumamente respetada.

Es evidente que el futuro debería plantearse con sumo cuidado, pues con seguridad la futura independencia de Namibia daría lugar a nuevas perspectivas y planteamientos. Es indudable que el esfuerzo científico deberá incrementarse en el amplio marco de una más estrecha colaboración con los países ribereños y especialmente con Namibia, que deben llegar al convencimiento de que somos no sólo una potencia explotadora de sus recursos marinos, sino también perfectamente capacitada para prestarle un fuerte apoyo científico y técnico alternativo al que pueden prestarle otros países. Por otra parte, este creciente esfuerzo debe estar perfectamente enmarcado en el contexto de ICSEAF, donde debemos afianzar cada vez más nuestra posición de liderazgo. Para el feliz desarrollo de estas sugerencias no sólo es importantísimo el decidido apoyo moral y económico de la Secretaría General de Pesca y de los científicos —Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona— que vienen trabajando en esta zona, sino que será absolutamente indispensable una decidida, abierta y generosa aportación del sector pesquero, convencido de que es el primer beneficiado de los resultados que, patrocinados por la Secretaría General de Pesca, llevan a cabo los equipos científicos.

Para afianzar las bases de las investigaciones realizadas durante 1984 y 1985 va a desarrollarse un programa de carácter ecológico patrocinado por la Comisión Asesora para la Investigación Científica y Técnica, que servirá para apoyar y consolidar las investigaciones biológico-pesqueras que se desarrollan habitualmente. Hay que considerar en toda su importancia el esfuerzo de la Administración española en apoyo de nuestro trabajo. Es necesario repetir una vez más, y a título de epílogo, que a ello ha de sumarse, necesariamente, el apoyo decidido y eficaz del sector, principal beneficiario práctico de todas estas acciones.

Carlos Bas. Director del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona.

La reforma en la Formación Marítimo-I

A partir de la Ley 144/1961, la Formación Profesional concerniente a las actividades marítimas y pesqueras ha sufrido unas cuantas reformas, unas parciales y otras de carácter más profundo. Tomando como punto de partida la citada disposición, titulada "Reorganización de las Enseñanzas Náuticas y de Pesca", a través de una serie de cambios legales de menor importancia, se llega a la tardía pero importante adaptación de estos estudios a las estructuras educativas que estableció la Ley General de Educación de 1970.

Tal adaptación, evidentemente tardía para una actividad profesional de enorme raigambre en nuestro país, pues se realiza con el Decreto 2.564/1975, establece un obligado paralelismo entre los estudios náutico-pesqueros y los de similar nivel en tierra.

Alguien ha querido calificar este reajuste como una acción "sin más" de la Administración educativa (principal) del régimen anterior. Sin embargo, quien compare fechas y esté exento de prejuicios generados por intereses de "taifas", comprobará que el reajuste de 1975 llegó con un retraso de casi cinco años y con unos componentes diferenciadores muy significativos, casi siempre discriminatorios, pero que al mismo tiempo, y pese a todo, barrió con flagrantes injusticias. Como muestra, bastaría constatar que la medida legislativa debió ser tomada con rango de Decreto. Según unos, porque era obligado, dada la múltiple jurisdicción de Ministerios en el tema; pero según otros, para poder soslayar los mil obstáculos que algunos "reinos" oponían a la reforma. Obstáculos inspirados más en intereses de grupo o de departamento que en los de la comunidad estudiantil.

educativa ción Profesional esquera

H. LOPEZ HERNANDEZ-CHAVEZ

Por otra parte, no debe extrañar demasiado la relativa animosidad hacia un marco legal inspirado en el texto y en el espíritu de la Ley General de Educación de 1970 y con ánimo de desarrollarla. En primer lugar, porque la filosofía educativa de la reforma, en muchos aspectos revolucionaria aun dentro del nuevo escenario político, no fue ni ha sido entendida por muchos de los obligados a ello. En parte, por una simple falta de lectura de su contenido y de su antecedente, el Libro Blanco, donde se especificaban más claramente sus objetivos. Por no entender, muchos no han entendido lo de "general". En segundo lugar, la reforma incidió sobre demasiados intereses creados. Y como en tantas ocasiones, también ahora Jacinto Benavente tuvo razón.

Sin embargo, el texto legal que el ministro Villar Palasi, el subsecretario Hochleitner y su equipo propugnaron e intentaron llevar a efecto ha sido para muchos una de las obras legislativas más revolucionarias y grandiosas llevadas a cabo en este país en un siglo. A esta conclusión llegará, por supuesto, el que la juzgue sin el prejuicio de que se trata de una disposición elaborada en el marco de las Cortes de la dictadura franquista. Al margen de su valor por el casi nulo contenido político, su poderosa estructuración técnica y su profunda y coherente filosofía pedagógica son suficientes razones para expresar el anterior juicio. A lo que debe añadirse que corrigió muchos injustos privilegios, agravios comparativos tales como la calificación académica de las titulaciones náutico-pesqueras, tuvo en cuenta la existencia de muchos campos educativos ignorados o "intocables", y creó un entramado de "vasos comunicantes" ajustados a la dinámica ocupacional de

nuestro tiempo, que por sí solo sería suficiente para dar a la ley la calificación que le hemos dado. Apenas dejó en su arcaica paz algunos fortines que no pudieron ser violados por aquello de la "majestad" a que aludió Unamuno.

En lo que se refiere concretamente a la Formación Profesional Marítimo-Pesquera (FPMP), hay razonables críticas sobre detalles tales como la regulación de horarios y materias, pensando en una noble elevación del nivel tecnológico y formativo de los estudiantes. Pero hay aspectos más fundamentales en los que la reforma apenas pudo incidir. Antes de hacer alusión a ellos, permítansenos referirnos antes a las materias establecidas por la Orden Ministerial de septiembre de 1975, del Ministerio de Educación y Ciencia, y que constituye en "pensum" en los estudios de la FPMP. Un típico error ministerial, que no extrañó a los profesores provenientes de las ramas técnicas de la carrera náutica o los que simplemente veían con interés las enseñanzas marítimo-pesqueras.

Sabían que en la Corte siempre fue, y apenas empieza a dejar de ser regla que, cuando haya que asesorarse de algo referente a estas materias de la FPMP, los informantes han de ser, invariablemente, personas de una profesión cuyo parecido con la Marina Mercante es sólo circunstancial, y su conocimiento de la misma dudoso. Nunca un marino civil. Aunque la crítica no sea por aquello de que el asesor deba provenir del mundo laboral precisamente. En ésta, como en todas las profesiones, existe una enseñanza. Y enseñar implica realizar una labor muy específica, tanto si lo que se enseña es literatura griega como si es navegación costera. Es una labor donde el uso

intuitivo o adquirido de unos métodos de la ciencia pedagógica es obligado. Métodos y técnicas que son tan imprescindibles en un centro de Formación Profesional como en un Instituto de BUP, y tanto como un adecuado nivel científico actualizado del profesional de la enseñanza.

Por todo ello, no parece razonable que alguien pretenda que el asesoramiento del Ministerio de Educación y Ciencia (MEC) u otro organismo, sobre las enseñanzas de FPMP deba partir de personas vinculadas directamente al mundo del trabajo marítimo-pesquero o marítimo-militar, pero sin experiencia actual en el mundo académico. Esta actitud mental, muy vinculada a determinados sectores de la Administración con alguna arcaica e incomprensible jurisdicción en el mundo de la enseñanza de la FPMP, no se compagina en absoluto con la realidad académica de cada día.

A la vista de lo anterior, no deben sorprender demasiado los disparatados horarios impuestos por los expertos del MEC ni tampoco la patente discriminación que se aprecia en el "pensum" establecido para los estudios de FPMP. No es extraño que tales expertos sepan distinguir bien entre Matemáticas, Física o Ciencias, pero que demuestren típico despiste a la hora de programar materias como Teoría del Buque, Termodinámica o Navegación. Típico despiste que genera un no menos usual menosprecio, que les ha llevado a la solución de englobar varias materias en una. Solución que por supuesto no se les ha ocurrido aplicar en el caso de las materias humanísticas o científicas puras. Hay quien achaca tal despiste a un desconocimiento de las materias tecnológicas; otros lo atribuyen a un sentido "de clase", dada la pertenencia a determinadas licenciaturas de los elaboradores del texto legal. ¿Cuántos profesionales de la técnica trabajan en los departamentos del MEC relacionados con la Formación Profesional?

Pero aun siendo muy importantes estos temas del horario y del "pensum", en la FPMP hay aspectos más fundamentales desde el punto de vista de la acción formativa. Se habla de las nuevas tendencias tecnológicas en la in-

dustria pesquera; del retraso burocrático; de la necesidad de un más elevado nivel técnico en la actual Formación Profesional de adultos, antes Formación Profesional Náutico-Pesquera. Las observaciones provienen casi siempre de personas vinculadas a organismos con jurisdicción más o menos parcial sobre la FPMP. Y esto sí que sorprende. Pues en los ámbitos de la micro-administración madrileña o local parecen ver la viga en el ojo ajeno, pero mantienen secular miopía para la paja en el propio ojo. Por citar solamente algunos ejemplos, podríamos referirnos a:

1. La Administración "ignora", reiteradamente, la existencia de determinadas "profesiones" en el mundo real de la economía y va siempre a la zaga en su formalización académica; véase, si no, el retraso enorme en reconocer la necesidad de crear estudios a nivel de Formación Profesional (no de Universidad) para el mundo de la piscicultura, cuando hace más de quince años que los estudios existen en otros países.

2. Véase el vacío habido en la creación de estudios técnico-pesqueros de nivel superior, en equiparación con los de capitán de la Marina Civil o maquinista naval jefe en la Marina Mercante o con los de otros similares en centros extranjeros, como los de las Universidades pesqueras japonesas. Dejando claro que un título más o menos rimbombante no llena tal vacío. Hablamos de estudios, no de títulos.

3. Tanto por exigencia de la Ley 144/1961 como por el Decreto 2.564/75 que aplicaba la Ley General de Educación a la FPMP, el Estado estaba obligado, legal o moralmente (según se interprete), a la creación de unos medios que faciliten la realización, de las ineludibles prácticas que se exigen para la obtención de los títulos profesionales de la Marina Mercante y de Pesca. Por la primera disposición, porque además de ser exigidas ineludiblemente, establecen peculiares "condiciones" (sin buque de prácticas), crean unas desigualdades en las oportunidades de cada uno, violando descaradamente el famoso principio, si no agravando profundamente por comparación.

(Pasa a la pág. 8)

(Viene de la pág. 7)

Y en lo que se refiere al Decreto de 1975, porque la Formación Profesional tenía la "finalidad de capacitar a los alumnos para el ejercicio de la profesión elegida". Y los únicos "talleres o fábricas" en la mar son los buques. El extraño dispositivo "llamado por ahí fuera "buque escuela" ha sido ignorado por todos los organismos responsables en el tema, incluyendo al MEC. Organismos de un Estado que por supuesto no lo ha olvidado para la Armada, que si dispuso siempre no sólo de uno, sino de varios buques de instrucción.

4. El mismo Estado, que ha ignorado, a través de sus organismos competentes, que un estudiante para patrón de cabotaje, por poner un ejemplo, puede verse obligado a hacer sus "prácticas" pelando patatas en la cocina de una vieja cafetera a flote. Porque ésa es la única oportunidad que esta sociedad le ofrece.

5. Cómo estos mismos departamentos del Estado han "olvidado" o "ignorado" durante más de veintidós años cuán fácil era poner ante el ministro o el subsecretario de turno una Orden Ministerial que dignificara las exigidas "prácticas" del estudiante de FPMP. Es de suponer que, dado el enorme retraso, era muy difícil disponer unas condiciones para las susodichas prácticas, más lógicas, más reales y menos discriminatorias (como la estúpida exigencia de que los días sean "todos" de "mar", pensando quizá que, en puerto, el técnico marítimo está diciendo Misa). Y sin pensar (¿o pensándolo quizá?) que para cumplir los cuatrocientos días exigidos, un chico con palanca puede tardar año y medio, pero otro sin ella, dos, tres o cuatro años, lo cual es absolutamente injusto. Y más lógicas por ser más formativas, con unos trabajos concretos registrables y exigibles, unas horas reservadas para el estudio, la obligatoriedad de la ayuda de los mandos al alumno, etc. Sorprende que expertos preocupados por el "perfil profesional" no hayan pensado en el "perfil del estudiante en prácticas", para darle más dignidad.

6. Que se habla mucho de la exigencia de una determinada rigurosidad en los requisitos de ap-

titud para los títulos de la FPMP, debido, sobre todo —se dice en los famosos preámbulos—, a los compromisos nacionales con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con la Organización Internacional Marítima (IMO), organismos supraestatales con los que se han firmado convenios.

Pero nada se comenta y todo el mundo parece "ignorar" cuántos barcos salen a la mar por periplos de más de cuarenta y ocho horas o días, con un solo titulado a bordo. Y muchas veces, cumpliendo estrictamente la tabla de tripulaciones mínimas legal. Es decir, que, para el más profano, es fácil concluir que tales barcos navegan durante muchas horas "técnicamente ciegos", o los susodichos patrones de puente son verdaderos robots que han superado las más elementales necesidades vitales. Y lo más curioso de esto es que parecen ignorarlo hasta los exigentes sindicatos.

7. Que en los organismos competentes, pese a las elevaciones de nivel académico y múltiples reconocimientos para "los sufridos hombres de la mar", se ha ignorado siempre la valiosa posibilidad de utilizar a los propios mandos de la Formación Profesional y de la Marina Mercante (o Civil), superior en el mar, para la formación de los adultos aspirantes a las titulaciones, dentro de determinadas condiciones que no solamente den rigor, sino dignidad, a una posible "preparación previa" a la escuela. A fin de cuentas, una vieja tradición en el mar. Y que de paso signifique un reconocimiento oficial para el profesor o tutor "a distancia".

En una palabra, dejar de lado de una vez por todas el viejo prejuicio de que las prácticas marineras no son estudio, pero sí lo son las universitarias superiores. De esta forma, además de la dignificación que implicaría este reconocimiento para unos y otros, muchos buques con personal de mando preparado podrían servir como verdaderos centros asociados a distancia de los institutos de FPMP, mientras llega el ideal del buque de instrucción en óptimas condiciones.

H. López Hernández-Chávez, Profesor del Instituto de FPMP del ISM, en Las Palmas.

La "avería gruesa" en los buques de pesca

MARINO GALAN

Quizá desde un primer punto de vista, algún lector se sorprenda del título de este artículo y se pregunte: ¿Cómo va a ser posible la avería gruesa en los buques de pesca?

La pregunta tendría normalmente su origen en la idea, equivocada creo yo, de suponer que para que se dé un acto de avería gruesa es necesaria la previa existencia de un transporte.

Sin embargo, no es así. Pensemos que la razón inspiradora de la institución es aquella comunidad de riesgos, que ya se hallaba en embrión en el Derecho helénico, y que recogida por el Derecho romano, pasó por los Derechos de la Edad Media, hasta nuestros días.

Aunque la influencia del Derecho romano fue enorme en todas las ramas, no lo fue tanto en la rama marítima, a pesar de que a través del Digesto nos dio a conocer la institución de la que hablamos, en la famosa "Lex Rhodia de jactu". Pero Roma, un pueblo sin vocación marinera, no se recató de admirar el Derecho marítimo de otros pueblos. Así, aparecen escritos en Cicerón, admirándose del Derecho marítimo de Rhodas, e incluso en un rescripto del Emperador Antonino, se dice: "Yo soy el señor del orbe de las tierras, pero del mar lo es la ley. Que el proceso se tramite con arreglo a la ley marítima Rhodia".

Los enormes riesgos a que estaba sometida toda expedición marítima motivó prontamente, en la Historia, la aparición de la asociación de intereses. Es la época de la hegemonía de Rhodas en el Mediterráneo.

Pero aun antes de que la hegemónica Rhodas dictara sus leyes, incluso antes del Código de Hammurabi, la idea de asociación de intereses se encontraba ya en los trueques comerciales en tierra. Así, quienes tomaban parte en una caravana se comprometían a repartirse las pérdidas que, por robo o asalto, pudieran sufrir uno o todos durante el trayecto. Y de aquí a insertar la misma idea de hermanamiento en la navegación no hay más que un paso.

Pues bien, pienso que, por todo esto, desde el instante en que a bordo de un buque, y en nuestro

tema concreto un buque de pesca, se encuentren intereses distintos sometidos al riesgo de una misma aventura marítima, y en este caso doble —navegación en sí y faenas de pesca—, no hay razón para que no pueda tener lugar la existencia de una reglamentación sobre avería gruesa.

A bordo de un buque de pesca hay muy diferentes bienes, distintos del buque en sí.

Por un lado están o pueden estar los más costosos y sofisticados aparejos de pesca o materiales cuyo coste, en conjunto, se acerca al del propio buque, como son gonios, radios, sondas, sonar, elementos auxiliares de la navegación por satélite o por estaciones fijas en tierra, etc., y que a menudo no pertenecen en propiedad, ni tienen por qué pertenecer, a los armadores. Por otro lado, pensemos en los gastos adelantados en los distintos tipos de aprovisionamiento, dadas las especiales condiciones de explotación de estos buques, y cuyo valor se va reemplazando a bordo por las sucesivas capturas.

Y por último, y sobre todo, está otro bien, que es el pescado.

Bienes asegurados separadamente.

Todo este conjunto de bienes no tiene por qué pertenecer necesariamente a la misma persona y, naturalmente, pueden ser asegurados separadamente.

Si existen a bordo bienes distintos, intereses distintos, no debe sorprendernos que hablemos de la posibilidad de la existencia de un acto de avería gruesa en un buque de pesca.

A este respecto, no conozco ninguna póliza de seguros española de buques de pesca que contenga en sus condiciones generales referencia alguna a la avería gruesa, ni tampoco en la más conocida en el ámbito pesquero español, la póliza de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo. Aunque en esta última es de especial interés, para su estudio, el artículo 29, cuando habla de la ampliación del seguro a los riesgos de fletes, desembolsos, etc.

Ante este conjunto de intereses, es necesario preguntarse: ¿Cuál es el interés de los tripu-

lantes? Sin duda, y sobre todo, de la pesca. Pues cualquiera que sea la modalidad de trabajo, tienen como norma generalizada el derecho a un interés señalado por una parte variable del producto neto de esa pesca. Pero también esa pesca es, naturalmente, un interés para el buque. Y podemos decir que esa pesca es, para el buque, su rendimiento, e incluso sin forzar la situación y sin duda alguna su flete.

Para los buques que pudiéramos denominar de pesca en fresco, el problema en un caso de avería gruesa estaría en determinar si el pescado es una carga o una representación de un flete. La práctica nos enseña que en cada puerto o zonas de puertos vienen consuetudinariamente establecidos los diferentes gastos a

deducir del producto de la venta de cada marea, para obtener el beneficio neto sobre el cual tendrán los tripulantes su derecho.

Pesca y flete

Ese beneficio neto será el flete a riesgo de armadores y tripulantes, en proporción al interés de cada uno, y como consecuencia a un solo paso de valor contributivo en un caso de avería gruesa.

Sería interesante a este respecto el estudio de la pesca a "unión" en el arte de cerco, en los distintos puertos españoles.

Si al hablar de la pesca en fresco o de pequeños buques de pesca no dudamos en equiparar, en cierto modo, la pesca al flete, cuando se habla de los grandes buques de pesca de gran altura no parece fácil adoptar sin más la

misma teoría. En este caso concreto, congeladores, bacaladeros, etcétera, donde la larga duración de las mareas y donde el valor del pescado supera en mucho los gastos realizados para obtenerlos e incluso en la mayoría de los casos otro buque distinto transporta la pesca a tierra, parece que nos encontramos ante un caso en el que bien podríamos decir que la pesca es un verdadero cargamento, y que incluso podría ser asegurado separadamente.

Pero, sinceramente, creemos, al tratar de los grandes buques de pesca, que todos los gastos efectuados para conseguirla y que no encuentran su compensación sino en el valor de esa pesca, realizado en destino, deben de considerarse como desembolsos, necesarios al fin y al cabo, para ganar

un flete. Flete que estaría generalmente a riesgo del armador, pero que podría, en otro supuesto, estar a riesgo de armador y tripulantes, proporcionalmente.

Todo lo hasta aquí escrito no tiene otro propósito que pensar que, desde el mismo momento en que a bordo de un buque de pesca se encuentren intereses distintos, sometidos a los riesgos de una misma aventura marítima, es posible la existencia de una avería gruesa.

Y para terminar, diremos que estamos convencidos de que aún hoy en día, en la mar, está presente aquel espíritu que reflejaba el Código de los Costumbres de Tortosa, cuando decía: "Quel leym els avers sien germans".

Marino Galán. Profesor de Derecho Marítimo de la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón.

La Marina del Descubrimiento

ALBERTO CASAS

armada flota de más de 150 buques, había conquistado Mallorca, y a partir de entonces fue tal el impulso y protección que los aragoneses prestaron a la construcción de navíos de guerra, que el conde de Foix exclamó: "Y no solamente galera, ni nave, ni otro baxel; pero ni los peces osarán levantar la cabeza en ella sin llevar un escudo de las armas de Aragón".

Durante el reinado de Alfonso X, las Marinas de guerra y comercial alcanzaron un gran desarrollo, aunque ante la amenaza que representaba el poderío naval de Abu Yacub, el monarca se vio obligado a prestar mayor atención y conceder prioridad a los asuntos militares. De esta vocación del Rey Sabio por las cosas de la mar encontramos abundantes muestras en su amplia creación literaria, jurídica y científica; así, en la Cantiga CLXXII nos relata el milagro que hizo la Virgen a un mercader que en su navío transportaba mercancías a Acre, o en la Ley VII, Título XXIV, 2.ª Partida, que dice:

"De quales son los mejores para guerrear é de como deuen ser aparejados".

"Navios para andar sobre mar, son de muchas guisas. E porende pusieron a cada su nome, segund la fación en que es fecho. Ca los maiores, que van a viento, llaman Naues. E destas, hay de dos masteles é de uno, é de otros menores, que son desta manera, é dizenles nomes porque sean conocidas, assi como Carraca, Nao, Galea, Fusta, Balener, Leño, Pinaca, Carauela, é otros Barcos".

Y más adelante añade:

"Ca estos llaman Galeas grandes é menores, á que dizen Galeotes,

é Tardentes, é Saetyas, é Sarrantes. E otros pequeños que hay, que son destas faciones, por se ruicio de las maiores, é de que se ayudan a las vegadas los que quieren guerrear de furto, porque puedan con ellos estar más encubiutamente, é mouerlos ayna de un lugar a otro".

Esta política naval, indudablemente necesaria, fue continuada por Sancho IV y Alfonso XI, dedicando prácticamente todos los astilleros a la construcción de galeras, alcanzado justa fama en este menester las Atarazanas de Barcelona, Valencia y Sevilla, pero con evidente perjuicio de la flota mercante, si exceptuamos la actividad de catalanes y mallorquines, así como la de los pescadores vascos y andaluces. De esta forma se iba produciendo un vacío que, como ya hemos dicho, iba siendo llenado por los sagaces mercaderes italianos, quienes, apenas sin competencia, imponían sus navíos en la conclusión de los contratos marítimos.

Pero en el siglo XIV se va gestando en Europa un profundo cambio que afecta sus estructuras, ya en el campo de las artes, de las ciencias, de la técnica, del pensamiento y de las instituciones. Se trata de una auténtica revolución que alcanza de lleno a España, en un momento en el que Barcelona se ha erigido en el centro marítimo, financiero y mercantil más importante del Mediterráneo, a la vez que en este mar se consolida la expansión aragonesa.

Por otra parte, el Atlántico africano comienza a entrar de lleno en los planes estratégicos y económicos de la Corona de Castilla, encontrando en Enrique III el monarca que, con mano firme y clara visión de futuro,

emprende una nueva política destinada a convertir a España en una de las principales potencias marítimas de Europa, dictando y haciendo cumplir las leyes que con esta finalidad promulga, entre las que, por su importancia y excelentes resultados que de inmediato se dejan sentir, ha de mencionarse el Privilegio del 7 de febrero de 1398:

"Dado a los mareantes del reino para que las mercaderías que de él salgan, se carguen en los navíos naturales y no de extranjeros".

"Que cuando cualesquier mercaderes así ginoveses é placentinos é catalanes, como franceses o ingleses, o cualquier otras personas de cualesquier otros Regnos é Señorios que sean, hobieren de cargar de aquí adelante sus mercaderías... en cualquier de las otras cibdades é villas é lugares de los dichos mis Regnos, que los costringades é apremiedes... que afrenten antes para llevar las dichas mercaderías, los navíos de los mis naturales de los mis Regnos que los navíos extranjeros".

Representa un duro golpe al monopolio que hasta entonces habían ejercido las Repúblicas italianas y, por el contrario, el renacer y posterior florecimiento de una actividad y una industria que, con abundancia y calidad, empieza a dotar de barcos propios al Reino para el transporte de sus mercancías.

Estas y otras medidas, acompañadas de una inteligente política de alianzas con Francia, Inglaterra, Bretaña y Flandes, son pasos trascendentales que muy pronto han de conducir a la hegemonía del comercio marítimo en el Atlántico y canal de la Mancha, y la aparición de colonias de mercaderes castellanos en Londres, Brujas, Burdeos, etcétera. Carracas, naos, bergantines y urcas del Cantábrico cargan lanas, hierro,

(Pasa a la página siguiente)

Cuando Cristóbal Colón llega por primera vez al monasterio de La Rábida, en 1485, encuentra, aunque probablemente él ya lo sabía muy bien, que la actualidad marítima española, en sus aspectos militar y mercantil, estaba en pleno auge, dando testimonio de su poderío y presencia en todos los mares.

En aquellos momentos, además, la flota comercial, los antiguos Sarcinarios y Onerarios, resurgía de sus cenizas después de un largo período de decadencia que había sido sutilmente aprovechado por las naves de Génova, Venecia y Amalfi para, a través de sus hábiles agentes y banqueros, monopolizar el tráfico marítimo, tanto de cabotaje como de altura.

Ciertamente, esta cuestión no había preocupado demasiado a los monarcas castellanos y aragoneses, más interesados en el mantenimiento de una poderosa armada, capaz de enfrentarse con éxito a la musulmana, así como defender sus costas y puertos de las incursiones de los piratas berberiscos.

Estas fueron las razones que movieron a Diego Gelmírez, obispo de Compostela, a encargar al genovés Ogerio, y más tarde al pisano Fuxón, la construcción de unas galeras armadas con las que organizó expediciones contra los árabes, de las que, según cuentan las crónicas, destacan las de 1115 y 1120, por las resonantes victorias logradas y el cuantioso botín obtenido.

Con esta feliz iniciativa, Gelmírez, "Prelado de Ballesta y Báculo", es considerado el creador de nuestra Marina de guerra y el iniciador de una política naval que, dada su probada eficacia, fue seguida y alentada por los Reyes castellanos, especialmente Fernando III, que bajo el mando de Ramón Bonifaz lleva a cabo la primera campaña de la Marina de Castilla, culminándola con la conquista de Sevilla en 1248.

Poco antes, Jaime I, con una bien

(Viene de la página anterior)

frutos secos, vinos y aceites, consiguiendo los vascos el monopolio de la exportación a Inglaterra de la sal de Bourgneuf y los vinos de Burdeos.

Las aguas del Mediterráneo son surcadas por las cocas catalanas que enseñorean su pabellón y su solvenca, mientras que en el Sur, los astilleros de Lepe, Huelva, Palos y Moguer, en noble pero reñida rivalidad con los del Algarve portugués, perfeccionan, dándole formas definidas, un tipo de buque, la carabela, que por sus extraordinarias dotes de navegabilidad y maniobrabilidad, en cualesquiera condiciones de mar y viento, lo hacen el navío ágil, grácil y rápido, llamado a protagonizar la mayor gesta de la Historia de la Humanidad.

Con las carabelas, los audaces marineros andaluces recorren las costas africanas, aunque los tratados y pactos entre Portugal y Castilla establecen limitaciones a sus singladuras, que más están dispuestos a vulnerar que a respetar.

De la tradición y antigüedad de estos viajes da una idea la Real Carta expedida en Sevilla el 4 de marzo de 1478 por la Reina Isabel la Católica:

"Sobre el derecho que concede a los marineros de Palos para contratar libremente por mar y tierra con las mercaderías que llevarán y trajeren en su viaje a la Mina de Oro".

"Sepades que yo he mandado é mandé a ciertos vecinos de la villa de Palos é de otras villas é logares de la costa de la mar é de las ciudades é villas é logares de la dicha costa de la mar é de la Andalucía, é de otras partes de mis Reinos é Señoríos, que vayan con sus navíos a la Mina del Oro, los cuales mares é puertos é abras de los dichos mis Reinos é Señoríos, é eso mesmo con sus haciendas é mercaderías é tratar é vender, é trocar é comprar paños é joyas é fierro é acero é ferrabe é lanas é otras mercaderías".

Asimismo, en Toledo, el 3 de febrero de 1480, la Reina dicta una Real Provisión sobre "El quinto y demás derechos de todo lo que se trajere de la Mina del Oro". Dicha Real Provisión ordena:

"Se haga cumplir a los Concejos, Corregidores, Justicias, Regidores, Caballeros é Escuderos, Oficiales é Homes Buenos de las Villas del Puerto de Santa María é de Palos é de Moguer".

Con las preciosas noticias y documentos que le había dado el marino de Huelva Alonso Sánchez, Cristóbal Colón llega un día de 1485 al monasterio de La Rábida, a la búsqueda de la materia prima esencial e imprescindible para realizar el Descubrimiento: las carabelas y los expertos marinos del estuario del Tinto y del Odiel.

Albeto Casas Rodríguez.
Capitán de la Marina Mercante.

Cartas al director

Pesca en el parque natural de las islas Medas

Señor director:

En el caso de que las islas Medas sean declaradas parque natural, la Cofradía de Pescadores de L'Estartit sería sin duda la entidad más afectada por esta medida; por tanto, nos permitimos hacer las siguientes consideraciones:

1. Si se aprueba este parque y se prohíbe la pesca, los pescadores de L'Estartit se quedarán sin caladeros por los siguientes motivos:

- En el tramo de costa, la profundidad de 50 metros se encuentra al pie del litoral, por lo que no se disponen, prácticamente, de caladeros.

- No existen otros caladeros ni de tierra ni de fuera de las islas.

- El mal tiempo que se sufre frecuentemente en esta zona no permite ir a pescar más lejos.

2. Toda la vida se ha pescado en esta zona y siempre ha habido abundancia de pesca. No obstante, las capturas han ido decreciendo desde la aparición de pescadores y submarinistas incontrolados.

3. En otro parque natural parecido al que podría ser el de las islas Medas, en Port Cros (Francia), a cofradías de pescadores similares a la de L'Estartit se les ha permitido continuar pescando, manteniendo una relación muy directa con las autoridades que controlan el parque.

No obstante, en caso de que se aprobara la creación de este parque, la Cofradía de Pescadores de L'Estartit estaría dispuesta a renunciar a los siguientes tipos de pesca:

- Limitar la red de cada embarcación a 300 metros, o a 200 anzuelos, o a un máximo de cuatro nasas.

- Renunciar a las modalidades de pesca siguientes: bolero, mero, langosta con nasa, palangre con corcho, pesca con luz artificial, pesca a mano (volantín, etcétera) y pesca de trañina.

- Renunciar a todo tipo de pesca durante los meses de julio y agosto.

Debido a la importancia de estas renunciaciones, la Cofradía de Pescadores de L'Estartit estaría dispuesta a cumplirlas siempre que se diesen las siguientes condiciones:

- Prohibición total de la pesca deportiva de toda clase.

- Limitar la pesca de arrastre a los 100 metros de profundidad en la zona comprendida entre el cabo de Bagur y el cabo de Montgó. Estos límites son los que tiene actualmente la Cofradía de Pescadores de L'Estartit.

Además, si al cabo de tres años de haberse prohibido la pesca de arrastre se comprueba que dentro de los límites de la Cofradía de L'Estartit se ha repoblado suficientemente la pesca, estaríamos dispuestos a reconsiderar la situación, aceptando la

prohibición de pesca dentro de los límites del futuro Parque Natural de las islas Medas.—Cofradía de Pescadores de Estartit.

El mayor petrolero español

Señor director:

Releyendo el número 215 de esa publicación, relativo al suceso del "Castillo de Bellver", en la página 20 y en el recuadro titulado "Datos técnicos" se cita lo siguiente: "El 'Castillo de Bellver', que es uno de los petroleros más importantes de Europa y el primero de España...". Tal afirmación no es correcta. No dudo que en el ánimo de resaltar la importancia del trágico acontecimiento se catalogara al desaparecido petrolero como el primero de España, pero, repito, dicha afirmación no es cierta. Y me explico.

El mayor petrolero español, hasta hoy, es el supertanque "Santa María", de Petronor, que entró en servicio en diciembre de 1975. Se trata de la construcción número 232 de los astilleros ferrolanos de Astano y son sus principales características las siguientes: 181.259 toneladas de arqueo bruto, 142.507 de arqueo neto y 362.942 de peso muerto. Mide 362,54 metros de eslora total—344 entre perpendiculares— por 53,37 de manga, 33,48 de puntal y 26 de calado. Dos turbinas Kawasaki, construidas en Kobe (Japón), le proporcionan una potencia de 37.400 shp., con una velocidad media de 14,75 nudos.

En relación con el desaparecido "Castillo de Bellver", las diferencias en cuanto a tonelaje, como lo más representativo, son las siguientes: 138.822 de arqueo bruto, 104.436 de arqueo neto y 271.465 de peso muerto: o lo que viene a ser lo mismo: 42.437 toneladas de arqueo bruto más en el "Santa María", 38.071 de arqueo neto y 91.477 de peso muerto. Las diferencias son, sin duda, clarísimas. Además, el "Santa María" le aventajaba en 28,52 metros de eslora máxima, 28,98 entre perpendiculares; el "Castillo de Bellver" tenía, eso sí, 1,68 metros más de manga; pero el "Santa María" le supera en puntal: 6,47 metros más y 5,58 metros más en calado. En cuanto al equipo propulsor, estaba compuesto por turbinas General Electric de 36.000 shp., que le imprimían 15,75 nudos de marcha, uno más que el "Santa María".

Asimismo, en el número 220, del pasado mes de enero, y en la página 20, he advertido el siguiente titular, en base, creo, a un despacho de la agencia Efe: "Primer petrolero mexicano construido en España". Vuelvo a lo mismo. No es correcto.

El 22 de febrero de 1945 arboló la quilla sobre gradas de los astilleros valencianos de la Unión Naval de Levante, lo que en su día habría de

ser un nuevo petrolero, bautizado inicialmente con el nombre de "Aruba", por la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, para cuya flota iba destinado en principio.

El 2 de junio de 1949 tuvo lugar la botadura, y el 1 de diciembre de 1950 realizó a plena satisfacción las pruebas de mar, siendo recibido por la empresa Elcano diez días más tarde. Sin embargo, tal recepción fue un tanto ficticia, pues el buque se llamaba entonces "Pemex XIX", dado que había sido "cedido" por un precio político a la naviera mexicana Petróleos de México, para así suavizar las tensas relaciones hispano-mexicanas. Con tal nombre inició el nuevo petrolero su viaje a México, previas escalas en Santa Cruz de Tenerife y La Habana. Más tarde fue rebautizado "Presidente Miguel Alemán", y con ese nombre navegó mucho y bien hasta que le llegó la hora postrera del desguace prosaico.

La historia de este buque, durante su brevísima etapa española, resultó curiosa. Pertenecía al programa de nuevas construcciones de la E. N. Elcano e inicialmente hubo conversaciones con Cepsa para su adjudicación, conversaciones que resultaron trocadas a causa de lo dilatado del tiempo para su entrega; incluso alguien en Cepsa se lo imaginó con el nombre de "Arapiles". Pero no llegó a convertirse en realidad.

También se interesó por él Campsa y, de hecho, el consejo del monopolio, previos informes del asesor naval y de la ponencia marítima, propuso —y así se aprobó por Orden ministerial de Hacienda de 27 de noviembre de 1947— lo siguiente: Aprobar se realizaran urgentemente las gestiones necesarias para la adquisición a la E. N. Elcano del buque-tanque "Aruba", en construcción. Pero tampoco llegó a cuajar debido a su exportación.

El buque de referencia pertenecía a los denominados del grupo "J", el primero de los cuales fue el "José Calvo Sotelo", y la serie la completaron ocho: seis para Campsa, uno para Cepsa y uno para México.

Eran sus principales características las siguientes: construcción número 44 de los mencionados astilleros; 148,48 metros de eslora máxima—140,20 entre perpendiculares— por 18,91 de manga, 10,44 de puntal y 8,23 de calado. Registraba 8.392 toneladas brutas, 6.184 netas, 10.790 de peso muerto y 16.240 de desplazamiento máximo. Dos motores Diesel Burmeister and Wain, del tipo 663-TF-130, de 1.950 caballos cada uno, le imprimían una marcha de 14 nudos.—Juan Carlos Díaz Lorenzo. Santa Cruz de Tenerife.

La Cruz Roja del Mar salvó a los tripulantes

Señor director:

Soy asiduo lector de Hoja del Mar, que se publica bajo su direc-

ción, pues la encuentro muy bien editada y muy interesante, por lo que me permito felicitarle.

En el número 221, correspondiente al mes de febrero último, publica dos fotografías del salvamento del buque alemán "Birgit Sabban", encallado en Santurce, y en el que la Cruz Roja del Mar tuvo una destacadísima actuación, como se informó al Instituto Social de la Marina con nuestra nota informativa número 1/84.

El salvamento por andarivel es tema que nos preocupa mucho, dada su importancia, y por ello nuestra insistencia con todas nuestras secciones navales para que se encuentren bien dotadas y adiestradas. Precisamente en octubre pasado visité la Sección Naval de Guecho (Vizcaya), donde inspeccioné, con detalle, todos los medios de rescate tierra-costa. Los ejercicios que realizan les ha permitido alcanzar una buena preparación, como demostraron en el salvamento de los tripulantes de este buque alemán, que se hizo de noche y en circunstancias muy adversas. Gracias a ellos pudo rescatarse con vida a los siete tripulantes, aun cuando en el salvamento, afortunadamente por el sentimiento de solidaridad que supone, intervinieron muchas más personas.

Por ello siento que, en el pie de las fotografías, no se haya hecho mención a la actuación de nuestros voluntarios de la Cruz Roja del Mar, pues se lo merecen.

El pasado mes de enero, en Santander, como se comunicó en nota informativa número 8/84, se celebró una reunión con asistencia de las secciones navales de Guipúzcoa y Vizcaya, para continuar con el estudio que nos permita perfeccionar este tipo de salvamento, y en el que se alcanzaron conclusiones muy interesantes, tanto sobre nuestros materiales a emplear como sobre técnicas de manejo. Todo ello con vistas a que todas las secciones navales adquieran, de forma actualizada, esta capacidad. Un programa que nos supondrá mucho esfuerzo, y que iremos consiguiendo al ritmo que nos permitan nuestras disponibilidades económicas.

En el pasado año, deseo informar-le también, hemos salvado 2.049 vidas —muchas en circunstancias muy difíciles—, lo que nos llena de orgullo, pues a pesar de nuestros defectos y escasos medios hemos prestado un importantísimo servicio a la sociedad.—Angel L. Díaz del Río, presidente de la Cruz Roja del Mar.

Los titulados de Formación Profesional no somos intrusos

Señor director:

En el boletín número 17, editado por el COMME en el mes de febrero del presente año, leo una carta con el epígrafe "Cartas de Colegiados",

que, como de costumbre, se manifiesta haciéndonos responsables a los titulados de formación profesional Náutico-Pesquera del paro en las filas de los oficiales de la Marina Civil. A ella remito la presente, con el ruego de su publicación en la sección de Cartas al Director de Hoja del Mar, de su acertada dirección.

La carta a que me refiero es contradictoria, incoherente y no resiste un examen serio.

Para empezar le diré que la plaza de auxiliar de puente y máquinas sólo existió en el Decreto número 2.596/1974, de 9 de agosto, que nunca se llevó a la práctica. En la Marina española, los titulados de formación profesional eran y son enrolados de oficiales de puente y máquinas.

No es cierto que los armadores puedan elegir sus oficiales independientemente de su nivel académico. Si fuera cierto, ¿por qué se refiere a la autorización de la Dirección General de la Marina Mercante para embarcar a patronos en vez de oficiales?

Es incorrecto que las oficinas de empleo sólo sirvan para los que están empleados en ellas, y que su ineficacia está más que demostrada, porque el firmante de la referida carta, siendo capitán, lleva dieciséis meses solicitando plaza de 1.º, 2.º o 3.º oficial, sin conseguirlo. Si dicho capitán no hubiese esperado tanto el relevo de los coreanos o filipinos que menciona en su carta, quizá tendría ahora un buen destino.

El desmadre empieza cuando dice que de todo lo que ocurre no tienen la culpa ni los empresarios ni los capitalistas y se decide por cargarles el muerto a los compañeros.

Yo, consecuente con la carta causante, voy a hacer un planteamiento de los hechos, que siempre fueron manejados calificándonos en general de intrusos en la Marina.

En los años del auge económico europeo, la ilusión de casi todos los oficiales jóvenes de la Marina era coger el título y largarse a navegar bajo pabellón extranjero. Esta forma de proceder durante varios años dejó sin oficiales a la Marina española. No crítico esta actitud, generalizada en todo el país, dados los sueldos de hambre y la diferencia salarial tan considerable. En el caso particular de los marinos, sobre manera, puesto que, como muchas veces les escuché decir, de estar fuera de casa, donde mejor paguen.

Para frenar este éxodo, la Administración decretó que los días de mar para el acceso a titulaciones superiores había que realizarlos en buques nacionales. Tal disposición no tuvo gran éxito.

Para paliar en parte esta falta de oficiales, la Administración, a propuesta de los armadores, creó, dentro de la Formación Profesional, la categoría de mayor, en las especialidades de cubierta y máquinas, y fomentó la formación profesional.

Iniciada la repatriación, nos encontramos con que muchas plazas de oficiales están cubiertas por estos titulados de Formación Profesional. Téngase muy en cuenta que esta sustitución no fue en competencia, sino en defecto de los titulados superiores.

El COMME pretende ahora que la Administración nos diga: "Señores, su misión ha terminado; quedan despedidos". Pero tal pretensión choca con dos imponderables: Primero, que no se pueden lesionar derechos adquiridos durante años en un destino; segundo, que después de varios años desempeñando el cargo a plena satisfacción de los armadores y de sus superiores, tiene tanto peso como el título mismo. En definitiva, el título tiene, como fin, demostrar, en la práctica, si lo aprendido en la escuela fue con aprovechamiento.—Marino de Arriba, mecánico naval mayor. Gijón.

La Liga Naval construyó antes un biotopo submarino

Señor director:

En Hoja del Mar del mes de enero último, en su página 40, viene un artículo que alude a un biotopo submarino que se ha construido a cinco millas al Oeste de la isla de Ons, en la ría de Pontevedra. Para este biotopo se han hundido tres balleneros de diferentes características y arqueos, en una profundidad de 100 metros y se afirma que durará 250 años, en los cuales producirá 1.000 toneladas anuales de pesca. Finaliza el artículo diciendo que en la isla de Buda, en la desembocadura del Ebro, se instalará al próximo arrecife submarino, hundiendo para ello 300 carrocerías de coches. Hasta aquí la noticia comunicada por la revista. A continuación quiero dar una serie de aclaraciones a múltiples errores cometidos, tanto en la información, como en la creación del antedicho biotopo submarino.

En primer lugar, este no es el primer arrecife que se construye en España. Hace aproximadamente cinco años instaló uno la Liga Naval Española, con la colaboración del CRIS en aguas de La Maresma, en las proximidades de Canet de Mar, y desde entonces vengo (venimos los delegados provinciales de la Liga Naval) informando, gestionando, reclamando ayudas de las autoridades, solicitando ayuda económica, para conseguir la instalación en nuestras costas de los antedichos arrecifes artificiales submarinos, que resolverían de una vez, y por todas, todos, absolutamente todos, los problemas pesqueros de España.

De mis gestiones puede informar el antiguo comandante de Marina de Málaga, Joaquín López-Cortijo; el antiguo gobernador Civil de esta provincia, José Estévez; el anterior delegado provincial del Instituto Social de la Marina, Felipe Peña, destinado hoy en Ceuta; el ministro de Agricultura y Pesca cuando nos regia UCD, José Luis Álvarez, de quien solicité ayuda ante Lázaro Rosa, y, en fin, una larga serie de personalidades vinculadas a la pesca, que sería prolijo enumerar. El biotopo de la Liga Naval se hizo con fines

experimentales, en una zona estéril, pero al no existir concesionario y no estar al alcance de la LNE su vigilancia, está siendo invadido por gentes que, sin haberse gastado una peseta, se benefician de un trabajo, de unas instalaciones, que costaron más de veinte millones de pesetas.

La función del arrecife submarino es bien simple: se fondean carrocerías viejas, barcos averiados, neumáticos usados, escombros, etcétera, en fondos de 20 a 50 metros. La explicación de estas profundidades es sencilla: los 20 metros de mínima son precisos porque la lámina de agua sobre el biotopo ha de tener un grosor mínimo de 12 metros (para no entorpecer la navegación); y los 50 metros de máxima están justificados porque a más profundidad no llega la luz solar, y el fundamento del arrecife artificial es incrementar la fotosíntesis, con lo que aumenta la producción de algas, que sólo se adhieren a los fondos rocosos, y no a los arenosos. A los pocos meses del fondeo de los materiales, estos están cubiertos de algas, produciéndose, al mismo tiempo, una superabundancia de microscópicas algas errantes (fitoplancton), que son el natural alimento del zooplancton, alimento de estas dos formas elementales de vida, de las especies inferiores de peces, que a su vez son alimento de las larvas de las superiores. Diariamente se forma, desde la salida del sol, una corriente ascendente de zooplancton, en busca de fitoplancton para alimentarse, corriente que se invierte hacia el fondo durante la noche; por la fotosíntesis, tanto las algas fijas a los sólidos fondeados, como las errantes, convierten los residuos orgánicos y detritus en hidratos de carbono y proteínas, al mismo tiempo que se van sedimentando en el fondo las sustancias minerales y liberando el oxígeno, con lo que contribuyen a la limpieza de las aguas litorales.

El rendimiento de un arrecife artificial controlado es fabuloso. Como vía de ejemplo les puedo decir que el primer biotopo instalado en Italia, en aguas de Ancona, en el Adriático, tiene sólo tres hectáreas (un cuadro

(Pasa a la página siguiente)

Empeque de señalización de la concesión.



(Viene de la página anterior)

do de 173 metros de lado) y produce más de 20 millones de pesetas al año de pesca controlada; al mismo tiempo, ha incrementado la pesca de los caladeros próximos a él. Díganme ustedes, ¿qué cultivo, de los agrícolas, produce siete millones de pesetas por hectárea?

Una vez aclarado el error informativo, respecto a la numeración del arrecife de la isla de Ons, que no es el primero instalado en España, ni quizá el segundo, porque en Canarias se iba a instalar hace dos años uno. De ello me informó José Estévez, que me dio un recorte de prensa anunciándolo. También se iba a instalar otro en Asturias, al que asimismo le perdí la pista. Por todo ello es muy posible que el arrecife de la isla de Ons sea el cuarto, con el defecto (lamento decirlo) de ser totalmente ineficaz, ya que al fondear los barcos a 100 metros de profundidad, no les llega la luz solar y por lo tanto no puede iniciar la escala trófica que empieza por la fotosíntesis de las algas, tanto de las adheridas como de las errantes, al no existir las primeras.

De la efectividad de los arrecifes artificiales en Málaga, puede dar amplia información, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, Francisco Fernández, que ha comprobado personalmente en esta capital que en la zona entre la desembocadura del Guadalmedina y el espigón de la Térmica, de La Misericordia, zona en la que hay hundidos cerca de dos docenas de barcos de diferentes medidas, hay una gran abundancia de cefalópodos de gran tamaño, pesca a la que él es un gran aficionado, y que la practica, con sus tablillas de anzuelos, en sus escasos ratos libres, en los que ha comprobado que hay bastantes pescadores que viven de esta pesca.

Sólo me resta pedir a quien tenga la responsabilidad de los futuros biotopos que pida información a la Liga Naval Española, sita en calle Mayor, 16, Madrid-13, con la seguridad de que, sin el menor ánimo de lucro (ya que se lo impiden sus estatutos), le darán la máxima información, y no sólo esto, sino que nos ordenarán a los delegados provinciales de las zonas donde se vayan a crear, que colaboremos, informemos e investiguemos, para lograr, entre todos, que sea una feliz realidad la total solución de todos nuestros problemas pesqueros.—Manuel Campos, delegado provincial de la Liga Naval. Málaga.

En memoria de Sebastián Juan Arbó

Señor director:

Con profundo pesar, me entero por Hoja del Mar del fallecimiento del escritor Sebastián Juan Arbó, a quien he llegado a admirar por el gran conocimiento que poseía de los temas marinos de su tierra, que, para mí, se asemejan a los temas referentes a los de las demás provincias del litoral español.

Tengo en mi presencia uno de sus libros titulado "La tierra y el mar", con el que he pasado unos gratos espacios absorbido con los hechos narrados, y en su memoria, volveré a leer de nuevo.

Por este libro he llegado a profesarle una gran admiración, cosa que jamás me había ocurrido después de haber leído a otros escritores que narraban obras relacionadas con la mar, aunque sí es cierto que mi debilidad está en la lectura en la cual se narren episodios marinos.

A mi modo de ver las cosas, y tras haber leído las obras de otros escritores, comparo a Sebastián Juan Arbó con otro gran novelista valenciano, por su forma de expresión; ambos tienen en sus libros un algo que me atrae y tal me parece, cuando leo a Arbó, que creo estar leyendo a Vicente Blasco Ibáñez, o viceversa.

"La tierra y el mar" la he leído ya va por los cuatro o cinco años. Ha sido tan grande el impacto que me causó, que una vez leído el libro, me apresuré en hacerme rápidamente con los otros títulos de dicho escritor, tales como "Los hombres de la tierra y el mar", "La tempestad" y "La masía"; mas a pesar de haberlas buscado en librerías de Gijón, Barcelona, Murcia, Mallorca, en varias poblaciones de Gerona y últimamente en Benidorm, este pasado verano, no logré encontrarlas; no obstante, seguiré buscando aún con más ahínco, si cabe, durante estas próximas vacaciones veraniegas, para hacerme con ellas y tener un fiel recuerdo del gran escritor que se nos fue.

Por todo ello, le estaría profundamente agradecido, si tuviera a bien hacer llegar, a través de Hoja del Mar, mi más sentido pésame a los familiares y paisanos de ese gran escritor que fue Sebastián Juan Arbó, a quien este servidor leyó y admiró.—Pedro Marino Tamargo, ex patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Gijón.

Normas para esta sección

Cartas al Director es una sección de Hoja del Mar abierta, en la que pueden colaborar los lectores.

Todas las opiniones serán admitidas, con la única limitación de que sean expresadas con el máximo respeto a las personas y a las instituciones.

Las cartas estarán firmadas por su autor, quien consignará su nombre y dos apellidos, domicilio completo y teléfono.

Rogamos que las cartas sean breves, con el fin de que pueda incluirse el mayor número de ellas en esta sección. En cualquier caso, es aconsejable que no rebasen los dos folios mecanografiados a doble espacio. La Redacción se reserva el derecho de suprimir párrafos en los textos de excesiva extensión, naturalmente respetando siempre las opiniones esenciales que figuren en los mismos.

Revolución industrial en las rías gallegas

Actualmente se está aprovechando tan sólo una veintava parte de lo que pueden llegar a producir las rías gallegas, y falta por hacer la "revolución industrial" de nuestras rías, según manifestó el economista especialista en temas marisqueros Xulio Pardellas en una conferencia que pronunció en Escarabote-Boiro.

Según Pardellas, las rías tienen una gran importancia económica potencial, y la Xunta de Galicia debería propiciar las condiciones políticas para sacar un mayor producto de ellas, ya que hoy tiene todas las competencias transferidas.

Xulio Pardellas considera que el marisqueo y los cultivos marinos en general como pueden ser las bateas y mejillón, deben estructurarse en forma de empresas, adaptándolas a la economía de mercado en la que hoy deben competir, y dejar de ser así un sector artesanal. Para este economista, la traba fundamental de este sector de la pesca de bajura es la comercialización de los productos, y afirmó que deberían abrirse nuevos mercados, prestando una mayor atención a las zonas del interior de Galicia, que hoy carecen de mejillón y productos marisqueros en general. Hoy, los principales mercados del marisco gallego, debido principalmente a intereses de las depuradoras y de los asentadores, siguen siendo todavía Madrid y Barcelona.

Para Pardellas, que trabajó para la Xunta cuando era consejero de Pesca Fernández Calviño y que hoy pertenece al Plan Marisquero, hay que intentar racionalizar la comercialización del marisco, e invertir en nuevas formas de elaboración del mismo desde industrias gallegas, con el fin de crear más puestos de trabajo en Galicia y de darle una mejor salida. Una industria de este economista cree que puede tener un gran futuro en Galicia es la de congelados de marisco, más incluso que la conserva, y que hoy apenas está desarrollada.—Barbanza, correspondiente. "La Voz de Galicia". Febrero 1984.

No pescarán chanquetes

La pesca, transporte y comercialización de chanquetes ha sido prohibida en todo Andalucía y puede ser penada con multas de hasta un millón de pesetas. Esta afirmación, sin embargo, debe matizarse, ya que el chanquete como especie es prácticamente inexistente en la actualidad y lo que se consume como tal son

alevines de boquerón y sardina que están esquilmando los caladeros.

La prohibición de pesca de inmaduros, según precisaba el director general de Pesca, Enrique González Vila, está vigente pero se había proporcionado a los pescadores una prórroga verbal hasta primeros de marzo para hacerla efectiva, fundamentalmente en lo que se viene haciendo pasar por chanquete malagueño.

El control sobre la pesca de inmaduros se hace en dos frentes. En lo que respecta a las Comandancias de Marina, el control de utilización de mallas reglamentarias y en lo que se llama primera venta y desembarco.

En lo que en argot pesquero se llama "de por tierra" entran a controlar el cumplimiento de la prohibición la Delegación del Gobierno y gobernadores civiles, la Consejería de Salud y Consumo y la Dirección General de Consumo, y la Consejería de Agricultura y Pesca y la Dirección General de Pesca. Estas instancias se reunirán a partir de la próxima semana para coordinar sus actuaciones que tendrán, como resultado concreto, la aplicación de la ley que prevé multas de hasta un millón de pesetas.

La ley no sólo se refiere a chanquetes, sino a todo aquel pescado de talla inferior a la legal o al capturado en épocas de veda. En este sentido, González Vila aplicaba el mismo criterio a otros pescados utilizados para fritos o a las almejas de inferior tamaño al permitido.

El chanquete como especie es actualmente inexistente. "Aparece de vez en cuando —dice el director general de Pesca—, de tres en tres años, frente a Málaga, y se pescaba en los meses de noviembre, diciembre, enero, febrero y marzo". Lo que actualmente se pesca son alevines de boquerón y sardina con el correspondiente perjuicio para los caladeros. Un kilo de chanquetes se convierte en un año en 200 kilos de pescado maduro.

Para la Consejería y para los propios pescadores, implicados en los planes pesqueros concertados con la Junta, la meta es la recuperación de los caladeros. Según González Vila, las condiciones objetivas de éstos proporcionan esperanzas de recuperación si efectivamente se hace caso de la prohibición.

A los argumentos de carácter pesquero que justifican esta actitud se suma el hecho de los conservantes, concretamente de la utilización ilegal de formol en la conservación de las pequeñas especies. En este terreno, como en el del consumo en restaurantes y bares, trabajará la Dirección General de Consumo.—Nekane Goñi. "El Correo de Andalucía". Marzo 84.

Publicado en el "Boletín Oficial de las Cortes Generales"

Proyecto de Ley de Cultivos Marinos

El proyecto de Ley de Cultivos Marinos, cuyo texto íntegro reproducimos a continuación, ha sido aprobado por la comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Congreso de los Diputados, y publicado en el "Boletín Oficial de las Cortes Generales".

Los cultivos marinos o maricultura se iniciaron en España a gran escala hace varias décadas con los cultivos de moluscos en bateas que nos han situado entre los países más destacados del mundo, especialmente en el cultivo del mejillón en el que ocupamos actualmente el primer puesto. Esta actividad se ordenó por medio de un Reglamento para la explotación de viveros de cultivo, aprobado por Decreto 2.559/1961, de 30 de noviembre. Posteriormente, al extenderse los cultivos de bivalvos a la zona marítimo-terrestre y hacerse simultáneamente patente la necesidad de un ordenamiento de las playas, en cuanto a la extracción de marisco, se promulgó la Ley 59/1969 de junio, de ordenación marisquera.

Tales disposiciones cumplieron su finalidad en encauzar la maricultura dentro de los conocimientos y usos de su época. Sin embargo, los grandes avances científicos en el desarrollo de los cultivos marinos han roto los antiguos moldes y hoy en día se pueden cultivar numerosas especies de la fauna y flora marinas resultando insuficiente la legislación reseñada para ordenar estas nuevas ramas de la maricultura.

A la misma conclusión se llega, al considerar que los cultivos marinos, por las condiciones excepcionales de nuestras costas gracias a su salinidad, temperatura y riqueza planctónica, además de su configuración y extensión, representan para España un fuerte potencial de producción que puede ayudar en buena medida a cubrir nuestra demanda de pescado y mariscos y, consecuentemente, a disminuir nuestros gastos de divisas, así como a crear nuevas empresas de tipo mediano y pequeño, con el consiguiente incremento de puestos de trabajo.

Debe tenerse además en cuenta que el desarrollo de la maricultura representa la creación de nuevas riquezas en zonas inadecuadas para otros aprovechamientos y sin dañar otros intereses. Concretamente se puede asegurar que los cultivos marinos no representan en España una competencia para la pesca extractiva, sino un simple complemento de gran valor en una época en que empieza a escasear a escala mundial la disponibilidad de proteínas.

A los razonamientos expuestos hay que añadir que la falta de una normativa actualizada que regule directamente esta materia es una de las causas que viene frenando el desarrollo de esta rama de la pesca que, no obstante, ha despertado creciente interés en España.

Resulta, pues, imperativo colmar la laguna que en este sentido existe en la

legislación, promulgando una Ley de ámbito nacional.

La presente Ley respeta totalmente las competencias asumidas en la materia por las Comunidades Autónomas. Como la normativa y la organización administrativa de estos entes no son siempre coincidentes entre sí, ni con las de la Administración del Estado, se hace referencia en el texto de la Ley al Organismo competente en la materia que se alude, para señalar con un sólo concepto al que se asuma legalmente la misión de información o tramitación o el poder resolutorio. De esta forma se puede asimismo realizar una ordenación competencial de los distintos organismos con intereses en la costa sin vulnerar las atribuciones de los entes autonómicos.

Debido a las fuentes heterogéneas de información, está surgiendo en el ámbito de la maricultura una creciente confusión respecto a los principales conceptos de la actividad y de los establecimientos de cultivos. Con objeto de subsanar este inconveniente se extiende la Ley ampliamente sobre tales conceptos, previa consulta al sector y a los científicos especializados.

Cabe señalar por último que la Ley al desarrollar una ordenación económica general se mantiene dentro del marco legal del artículo 131 de la Constitución Española.

TÍTULO I

Ambito de aplicación

ARTICULO UNO

La presente Ley tiene por objeto la regulación y ordenación de los cultivos marinos en el territorio nacional, zona marítimo-terrestre, rías, estuarios, lagunas y albuferas en comunicación permanente o temporal con el mar, mar territorial, y zona económica exclusiva, tanto en bienes de dominio público como de propiedad privada, todo ello sin menoscabo de las competencias y facultades asumidas por las Comunidades Autónomas.

Definiciones

ARTICULO DOS

A los efectos de esta Ley y con el fin de establecer una nomenclatura unificada,



se definen los principales conceptos de cultivos marinos.

UNO. SE ENTIENDE POR:

- a) Cultivos marinos: La realización de las acciones y labores apropiadas para la reproducción o crecimiento de algunas o varias especies de la fauna y flora marinas o asociadas a ellas.
- b) Puesta o desove: La acción de liberar las especies marinas al agua sus huevos, larvas o esporas.
- c) Preengorde: El cultivo de especies de la fauna marina en sus primeras fases vitales, previo el engorde.
- d) Engorde: El cultivo de juveniles y adultos de la fauna marina para lograr tallas comerciales.
- e) Repoblación marina: La liberación de especies animales o vegetales en cualquier fase de su ciclo vital en el medio natural para que incrementen su población.
- f) Especies marinas: Las pertenecientes a la fauna y flora que de forma permanente o temporal vive en el mar o que puede ser cultivada en aguas marinas o salobres.

DOS. Se entienden por establecimiento de cultivos marinos cualquier artefacto flotante, fijo de fondo, las extensiones de agua de mar o salobre y sus fondos, sumergidos e intermareales, acotadas o cerradas parcial o totalmente por accidentes naturales o procedimiento artificial, así como las instalaciones en tierra firme cuyo fin sean los cultivos marinos o su estudio, investigación o experimentación.

Dentro de tal concepto se definen los siguientes, a efectos de unificación de denominación, sin carácter de exclusividad:

- a) Banco cultivado: La zona marítimo-terrestre a los fondos de los espacios

marítimos contemplados en el artículo 1.º sometidos a recolección regulada y a cultivo extensivo en fondo de moluscos o especies vegetales que por tal actividad pierde su característica de yacimiento espontáneo.

- b) Parque de cultivo: Parcela de zona marítimo-terrestre de los fondos de los espacios marítimos contemplados en el artículo 1.º o de tierra firme inundada por agua de mar o salobre, dedicada al cultivo intensivo en fondo de mariscos o especies vegetales o de otras especies sessiles o muy ligadas al mismo.

- c) Vivero: Artefacto flotante, a medias aguas o de fondo, o armazón fijo al fondo, en que se efectúa cultivo de cualquier especie marina por medio de cuerdas, cajas o similares, sujetas a dicho artefacto.

- d) Jaula: Artefacto flotante, a medias aguas o de fondo, en el que, por medio de red, rejilla, barras o sistemas de cualquier especie marina por medio de cuerdas, cajas o similares, sujetas a dicho artefacto.

- e) Criadero: Estación de estimulación de freza, inducción a la puesta o cualquier otro sistema destinado a favorecer la reproducción y a obtener cualquier especie marina en sus primeros ciclos vitales, que se designará como cría.

- f) Semillero: Establecimiento para preengorde y adaptación al medio natural de juveniles obtenidos en criaderos, que al destinarse al engorde se designarán como semilla.

- g) Granja marina: Establecimiento basado primordialmente en tierra, en el que pueda coincidir el cultivo de varias especies de la fauna y flora marina, por medio de zonas inundadas, piscinas, tanques o similares.

- h) Centro de investigación de cultivos marinos: Establecimiento destinado exclusivamente al desarrollo de la investigación pudiendo versar ésta total o parcialmente sobre las actividades propias de la acuicultura marina.

TITULO II

Del otorgamiento de las concesiones y autorizaciones

ARTICULO TRES

La instalación, explotación y funcionamiento de cualquier establecimiento de cultivos de fauna y flora marinas, y sus correspondientes tomas de agua y evacuaciones al mar, requerirán la concesión o autorización, según corresponda en cada caso, del Organismo competente en materia de Pesca, previos los informes que procedan, tanto en zonas de dominio público como en terrenos de dominio privado.

Cuando tales otorgamientos impliquen obras fijas dentro del mar, precisarán, además, una concesión del Organismo competente de Puertos y Costas, conforme al artículo 11.3 de la Ley 28/1969, sobre costas.

ARTICULO CUATRO

A los efectos de esta Ley se entiende por:

a) Concesión: Otorgamiento del derecho al uso y disfrute exclusivo y con carácter temporal por personas naturales o jurídicas de nacionalidad española en terrenos de dominio público, para instalación de establecimientos destinados a la investigación o explotación de cultivos marinos.

b) Autorización: Permiso que se otorga a personas naturales o jurídicas de nacionalidad española, a título de precario para establecimiento de investigación o explotación de cultivos marinos.

ARTICULO CINCO

Las concesiones o autorizaciones en bienes de dominio público que se otorguen a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se concederán discrecionalmente por un período de diez años, que se contarán desde la iniciación de la explotación, pudiendo ser prorrogadas, a petición del interesado, por plazos de igual duración hasta un máximo de cincuenta años.

Las concesiones se otorgarán, sin perjuicio de tercero y cuando no afecten a los intereses generales y especialmente a los de Defensa, Navegación y Pesca, y podrán ser expropiados por causa de utilidad pública o de interés social con la indemnización que corresponda, con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Expropiación Forzosa.

Las autorizaciones serán otorgadas en precario y podrán revocarse, en caso de fuerza mayor, de utilidad pública o de interés social.

En los terrenos de propiedad privada sólo será preciso el otorgamiento de una autorización, que tendrá vigencia mientras no se paralice la actividad autorizada.

Las concesiones o autorizaciones se extinguirán además por las siguientes causas:

a) El abandono de la concesión o autorización. A efectos de esta Ley se entiende por abandono el cese de la actividad durante un periodo superior a un año.

b) La renuncia del interesado.

c) El vencimiento del plazo de otorgamiento, sin haberse solicitado una prórroga o sin haber abonado la multa que se impusiera por tal causa.

d) El vencimiento del plazo de puesta en explotación y de las prórrogas que,

a tal fin, se pudieran otorgar, con o sin sanción de multa.

e) El incumplimiento de una o varias normas que regulan el título de la concesión o autorización, o de normas de la legislación vigente que afecten a éstas.

f) Los daños ecológicos evidentes, peligro para la salud pública o de navegación u otros riesgos de análoga trascendencia debidos a las instalaciones o su funcionamiento.

g) Cualesquiera otras causas que se determinen en las disposiciones reglamentarias que desarrollen la presente Ley.

ARTICULO SEIS

En el otorgamiento de la concesión o autorización se especificará la especie o conjunto de especies de cultivos marinos para las que se otorga.

En el caso de concesión o autorización para el cultivo de moluscos, el cultivo de las especies asociadas no podrá superar el de la principal.

ARTICULO SIETE

Las concesiones y autorizaciones para instalación, explotación y funcionamiento de cualquier establecimiento de cultivos marinos en zonas de dominio público o privado, sólo podrán ser solicitadas por los ciudadanos españoles y personas jurídicas nacionales legalmente constituidas, salvo lo dispuesto en los convenios y tratados internacionales suscritos por España.

ARTICULO OCHO

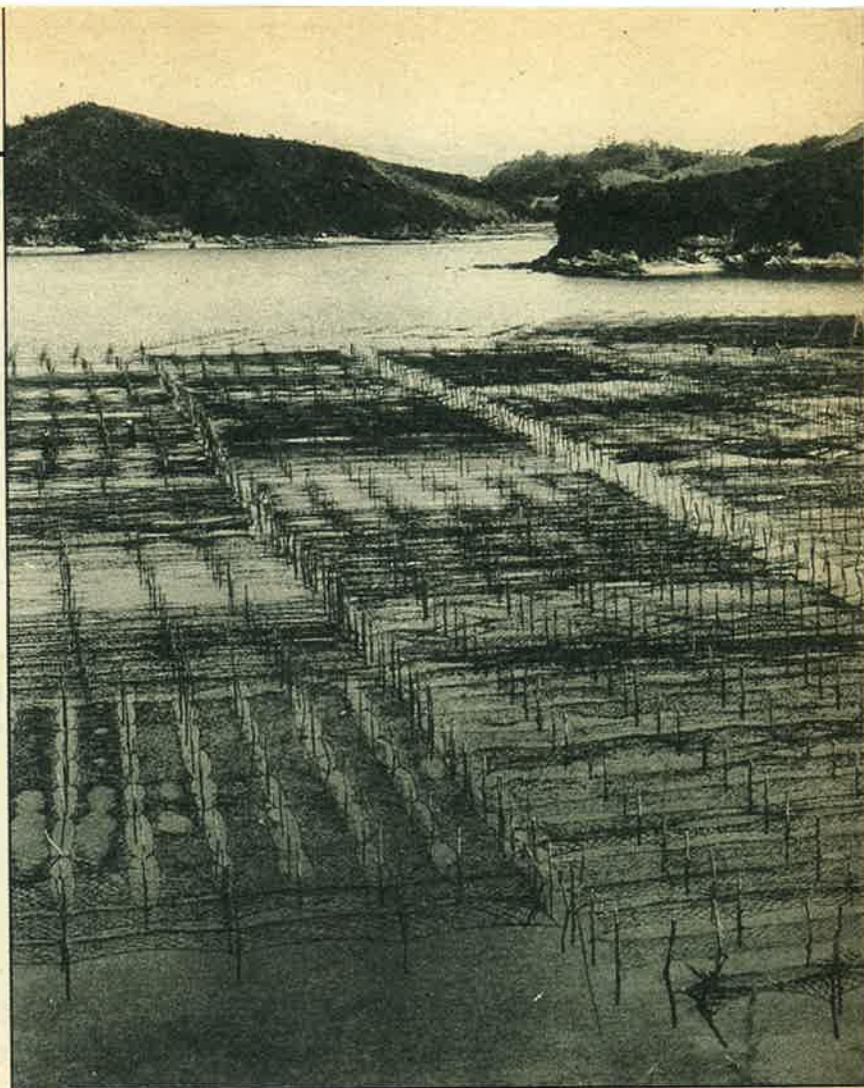
Las Cofradías de Pescadores y Cooperativas de cultivos marinos tendrán preferencia en su ámbito de actuación en el otorgamiento de concesiones y autorizaciones para la instalación, explotación y funcionamiento de cualquier establecimiento de cultivos marinos en zonas de dominio público, cuando sus proyectos se presenten en los plazos establecidos por el Organismo competente en materia de Pesca y reúnan iguales garantías técnicas, económicas y financieras que otras peticiones que coincidan en la misma zona.

ARTICULO NUEVE

El Organismo competente en materia de Pesca determinará para cada concesión las limitaciones que procedan en el uso y disfrute exclusivo, teniendo en cuenta el posible perjuicio que tal exclusividad pueda causar a la comunidad o a los intereses pesqueros, especialmente en caso de zonas extensas, estableciendo asimismo las limitaciones de uso y disfrute público que sean precisas para la explotación de los establecimientos de cultivos solicitados, a la vista del Proyecto presentado y previos los informes oportunos.

ARTICULO DIEZ

En zona de dominio público la modificación de la vegetación natural de los establecimientos de cultivos si la hubiere, precisará la autorización del Organismo competente en materia de Pesca; cualquier modificación de calados, desviación de cursos naturales de las aguas y canales de navegación, tanto por medio de



obras fijas como por grados u otros procedimientos, precisará, además, informe favorable de los Organismos competentes en materia de Defensa, Seguridad de la Navegación y Puertos y Costas.

ARTICULO ONCE

En los expedientes de concesiones y autorizaciones en bienes de dominio público que no hayan sido declarados de interés para cultivos marinos, se realizará información pública y será preceptivo el informe de los Organismos competentes en materia de Defensa, Seguridad de la Navegación, Turismo y Puertos y Costas, así como de los Ayuntamientos afectados.

Serán vinculantes los informes de los Organismos correspondientes cuando se trate de expedientes relativos a accesos a los puertos, pasos navegables, zonas de interés para la Defensa Nacional, Centros o zonas declaradas de interés turístico y a los previstos en el artículo 11.6 de la Ley 28/1969, de 26 de abril, sobre costas.

ARTICULO DOCE

Los informes a que se refiere la presente Ley, cuando sean varios, serán recabados simultáneamente por el órgano que ostente la competencia resolutoria y serán emitidos en el plazo de un mes, pasado el cual se entenderán evacuados en sentido favorable.

ARTICULO TRECE

En zonas declaradas de interés para cultivos marinos, o en propiedad privada, únicamente será preceptivo el informe del Organismo competente en materia de Pesca.

ARTICULO CATORCE

Los replanteos por el Organismo competente en materia de Obras Públicas que se deriven de los expedientes de concesiones y autorizaciones para cultivos marinos se realizarán en el plazo de un mes.

De no cumplirse tal plazo podrá el Organismo competente en materia de Pesca dictar resolución favorable, condicionada al acta de replanteo que en su día se realice, previa conformidad expresada del interesado.

ARTICULO QUINCE

Las solicitudes de concesiones para tomar o evacuar agua de mar, a través de zonas de dominio público, que precisen los establecimientos de cultivos marinos, se harán al mismo tiempo que se hace la petición para obtener la concesión o autorización del establecimiento.

Cuando se trate de tomas de agua de mar para establecimientos ya autorizados, para ampliación de los existentes o cuando se trate de establecimiento de cultivos ubicados en terrenos de propiedad privada, se hará nueva petición y el Organismo competente en materia de Pesca tramitará y resolverá la petición, previa solicitud de los informes previstos en el artículo 12 de esta Ley.

ARTICULO DIECISEIS

Por el Organismo competente en materia de Pesca se establecerá un plazo para la terminación de obras e iniciación de la explotación.

ARTICULO DIECISIETE

Una vez terminado un establecimiento de cultivos, total o parcialmente ubicado en zona de dominio público, habrán de



rencia en el otorgamiento de concesiones y autorizaciones en el lugar en que las hubieran realizado, si los resultados obtenidos así lo aconsejaran, a juicio del Organismo competente en materia de Pesca.

TITULO IV Comercialización

ARTICULO VEINTIUNO

El traslado de huevos, esporas o individuos de talla no comercial, en cualquier fase vital, sólo se autorizará con fines de cultivo, investigación o experimentación.

ARTICULO VEINTIDOS

Las exportaciones de huevos, esporas o individuos de talla no comercial, en cualquier fase vital, cualquiera que sea su destino, precisarán autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previo informe del Organismo competente en materia de Pesca de la Comunidad Autónoma de donde proceda y que tenga competencia exclusiva en dicha materia.

ARTICULO VEINTITRES

La importación de especies de cualquier talla y ciclo vital con destino a cultivos o simple inmersión precisará informe favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Para evitar posibles desequilibrios ecológicos, si se pretendiera importar especies foráneas que no se den naturalmente en nuestras aguas, no se podrá otorgar la autorización que contempla el párrafo precedente sin previo informe favorable del Instituto Español de Oceanografía.

Las importaciones precisarán además de un certificado de Salubridad, expedido en el país de origen por el Organismo y con las especificaciones que en cada caso determine el citado Instituto, a petición de parte.

En todo caso la inmersión de las especies importadas será autorizada, supervisada e inspeccionada por el Organismo competente en materia de Pesca.

TITULO V

Contaminación y defensa ecológica

ARTICULO VEINTICUATRO

En las zonas declaradas de interés para cultivos marinos los núcleos de población, los cultivos agrarios y las industrias que evacúen o hayan de evacuar al mar, directa o indirectamente, agua o residuos que puedan producir contaminación o enturbiamiento de las aguas, perjudiciales a las especies marinas, deberán estar dotados de los sistemas adecuados para que dicho perjuicio no pueda darse. Se considerarán como perjuicio tanto la pérdida de actividad o reproducción de las especies, directamente o por acumulación de materiales nocivos, como la posible afectación a otras especies y a la población humana consumidora.

Estas industrias o servicios deberán cumplir, como mínimo, con la legislación vigente sobre tratamiento de aguas y depuración de vertidos residuales, precisando, para su autorización por los Organismos competentes para otorgarlas, ade-

más de los informes que exige la legislación vigente, un informe del Organismo competente en materia de Pesca.

En dichas zonas, todos los sistemas existentes actualmente de evacuación al mar a que se refiere el artículo anterior, deberán adaptarse en el plazo y en las condiciones que se establezcan en las normas de desarrollo de esta Ley, de tal forma que la evacuación no perturbe o contamine las aguas en perjuicio de la fauna o flora marina. Las condiciones de construcción y funcionamiento de los sistemas de eliminación y depuración de los residuos y excretas, con independencia de las competencias que correspondan a otros organismos, podrán ser inspeccionadas por los competentes en materia de pesca al objeto de denunciarlas en caso de funcionamiento defectuoso.

ARTICULO VEINTICINCO

En la elaboración de los anteproyectos y disposiciones de carácter general de ámbito nacional, cualquiera que fuera su rango, que puedan incidir en los cultivos marinos será preceptivo el informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, oídas las Comunidades Autónomas afectadas. Dicho informe tendrá carácter vinculante cuando se trate de zonas de interés para cultivos marinos.

TITULO VI

Coordinación y Junta Asesora

ARTICULO VEINTISEIS

Con objeto de que no se produzcan acciones contrapuestas, no se desperdicien o dupliquen esfuerzos y se mantenga una estadística y un inventario a nivel nacional sobre cultivos marinos, se mantendrá una coordinación entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Secretaría General de Pesca Marítima) y los órganos de las Comunidades Autónomas encargadas de velar por los intereses de la pesca marítima.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá proponer planes nacionales de cultivos marinos, los cuales se elaborarán de común acuerdo con las Comunidades Autónomas afectadas. Dichos planes contemplarán necesariamente los recursos financieros para su realización.

Las Comunidades Autónomas ejecutarán dichos planes en el ámbito de sus competencias estatutarias.

La Administración del Estado podrá recabar de éstas cuanta información estime necesaria para valorar el cumplimiento de los planes.

ARTICULO VEINTISIETE

Las distintas Comunidades Autónomas podrán declarar zonas de interés para cultivos marinos, que se considerarán zonas de interés pesquero, a aquellas que por sus condiciones óptimas para tal actividad aconsejen protección oficial. Tal declaración habrá de contar con la conformidad de los demás Organismos de la Administración, estatal o autonómica, que tengan competencias en la costa.

En tales zonas se podrán delimitar espacios aptos para fondeo de viveros y jaulas flotantes en polígonos de cultivo, debiéndose especificar la situación de éstos y el número de artefactos que puedan coger.

Dichos polígonos serán revisados al

menos cada cinco años por el Organismo competente en materia de Pesca.

ARTICULO VEINTIOCHO

Con objeto de facilitar la coordinación de las actividades de las distintas Comunidades Autónomas, y efectuar un seguimiento de los planes nacionales, se constituirá en la Secretaría General de Pesca Marítima una Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, de la que formarán parte todas las Consejerías de Pesca, y en la que será oído el Sector de Cultivos Marinos. Los objetivos concretos, la composición y funcionamiento de dicha Junta, serán desarrollados en un Reglamento que, previa conformidad de las Comunidades Autónomas, será sancionado y publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

ARTICULO VEINTINUEVE

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, oídas las Comunidades Autónomas, podrá proponer al Gobierno la declaración de industrias de interés preferente, conforme a la Ley 152/63, de 2 de diciembre, a las actividades que se consideren oportunas entre las dedicadas a cultivos marinos, así como la de zonas de preferente localización para las mismas. Tal declaración no implicará la calificación de industria del establecimiento beneficiario.

ARTICULO TREINTA

A los efectos de coordinar la investigación en materia de cultivos marinos, la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, creada por el artículo veintiocho de esta Ley, preparará un plan de investigación a cinco años, que establecerá un orden de prioridades, de acuerdo con las necesidades del sector.

A tal efecto, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación destinará de sus presupuestos las cantidades precisas para el desarrollo y fomento de dicha investigación.

Los organismos científicos públicos o privados que realicen investigaciones en acuicultura marina o en materias de protección, conservación y regeneración de fondos, y que no lleven a cabo actividades comerciales, tendrán preferencia en los términos establecidos en el artículo ocho de esta Ley.

DISPOSICION ADICIONAL

Lo dispuesto en la presente Ley será de aplicación supletoria respecto de las normas que puedan dictar las Comunidades Autónomas que ostenten competencias en la materia. Estas normas habrán de respetar en todo caso, el ejercicio de las facultades atribuidas por el Título II de la presente Ley a los órganos correspondientes de la Administración del Estado.

DISPOSICION TRANSITORIA

La ordenación de los cultivos marinos se regirá por esta Ley desde su entrada en vigor y por las Disposiciones derivadas de la Ley 59/1969, de 30 de junio, en todo lo que no se oponga a la presente Ley, y en tanto el Estado y las Comunidades Autónomas no dicten las correspondientes normas de desarrollo en el ámbito de sus respectivas competencias.

ser revisadas las obras en tal zona, si las hubiere, de conformidad con la Ley de Costas, por el Organismo competente en materia de Puertos y Costas.

Si tal revisión no se efectuara en el plazo de un mes, podrá el Organismo competente en materia de Pesca, previa conformidad expresa del interesado, autorizar la iniciación de la explotación condicionando la autorización definitiva al dictamen posterior de los citados servicios.

ARTICULO DIECIOCHO

La transmisión, cesión o gravamen de concesiones y autorizaciones requerirá la previa autorización del organismo que otorgó aquéllas. Cuando sean varios los adquirentes, cesionarios o herederos, la transmisión se hará siempre proindiviso.

TITULO III

Inspecciones y experiencias

ARTICULO DIECINUEVE

La inspección y reconocimiento de los establecimientos de cultivo respecto a sus métodos, instalaciones y producción, corresponderán exclusivamente al Organismo competente en materia de Pesca. Esta inspección no excluye las que, conforme a la legislación vigente, ordenen los Organismos competentes en materia de Sanidad.

ARTICULO VEINTE

Con el fin de estimular la iniciativa en cultivos marinos, se podrán conceder autorizaciones temporales para efectuar experiencias sobre nuevos cultivos marinos o mejora de los existentes. Los que realicen tales experiencias tendrán prefe-

Propuesta de acuerdo luso-español en la zona del Miño

Lisboa

Autoridades locales de Caminha, Norte de Portugal y del Gobierno autonómico de Galicia han aprobado una propuesta de acuerdo para la pesca en las aguas ribereñas del río Miño, informó la emisora portuguesa Radio Renascença.

El acuerdo posibilita la pesca en aguas territoriales de España y Portugal hasta treinta kilómetros de la frontera fluvial del Miño.

Esta distancia es muy superior al límite tradicional, establecido en 4,5 millas, equivalentes a unos ocho kilómetros.

El acuerdo, que deberá ser sancionado por las respectivas Administraciones centrales, se refiere tan sólo a las embarcaciones centrales y no a los arrastreros.

La iniciativa, según ha explicado el alcalde de Caminha, población portuguesa situada en la desembocadura del Miño, tiene por objeto posibilitar la continuidad del ejercicio de unas pesquerías históricas.

Desde finales de 1982 no hay en vigor ningún acuerdo pesquero luso-español, circunstancia que perjudica a pescadores de ambos países que tradicionalmente faenaban en aguas vecinas.—Efe.

Negociaciones con Canadá

Madrid

Las negociaciones pesqueras hispano-canadienses serán objeto de análisis en un nuevo encuentro que delegaciones de ambos países iniciarán en la localidad canadiense de Saint Johns.

Por este motivo, viajaron técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima para participar en estas reuniones, que deberían haberse celebrado el pasado día 28 de febrero.

Previamente a este viaje, que coincidía con la estancia en Canadá de los Reyes de España, técnicos españoles y canadienses celebraron en Madrid varias reuniones con el fin de evaluar las compensaciones que Canadá va a recibir por las licencias de pesca a España.—Efe.



J. F. F.

Reunión de las delegaciones de España y Mauritania en Las Palmas de Gran Canaria, para negociar un posible acuerdo pesquero entre ambos países. Les presidían, respectivamente, Miguel Oliver, secretario general de Pesca Marítima, y Mohamed Lamine.

La próxima reunión será en Novadchott

Conversaciones pesqueras con Mauritania se celebraron en Canarias

JUAN F. FONTE,
Las Palmas de Gran Canaria

La isla de Gran Canaria ha sido sede para las conversaciones pesqueras entre Mauritania y España en busca de un posible acuerdo, ya que desde 1980 no hay ninguno en vigor. Con tal motivo se desplazó a esta isla, desde Mauritania, una delegación, encabezada por el ministro mauritano de Pesca y Economía Marítima, Mohamed Lamine, y por parte española nuestra delegación estuvo encabezada por Miguel Oliver, secretario general de Pesca Marítima.

En medios pesqueros de esta ciudad se suponía que las conversaciones iban a ser difíciles, ya que hay intereses encontrados, especialmente entre las flotas artesanales y las industriales, y los puntos de vista que mantienen los mauritanos al respecto son muy duros.

Las conversaciones tuvieron una duración de tres días, en marzo pasado, y en el desarrollo de las mismas hubo cierto acercamiento, pero sin llegar a un acuerdo definitivo, ya que ambas posturas están todavía algo alejadas. Al finalizar estas conversaciones hubo la firma de un documento por el cual ambas delegaciones se comprometen a reunirse de nuevo en Mauritania, posiblemente en el mes de junio, para llegar a un protocolo de aplicación.

La delegación española que llevó el peso de las conversaciones, expresó su deseo de que los barcos artesanales pudieran faenar en aguas mauritanas de la siguiente forma:

Los barcos cerqueros, unas veinte unidades, dejarían sus capturas en Nouadhibou para la elaboración de harina de pescado cuando las instalaciones de tierra estuvieran preparadas. Mientras tanto dejarían sus capturas en los puer-

tos canarios. Los barcos arrastreros, ocho unidades, efectuarían las descargas en Nouadhibou, mientras que las de artes selectivos, 32 unidades, serían autorizados a hacerlo en los puertos canarios, dado que las especies que capturan sólo resultan rentables si se venden en fresco en las islas Canarias.

Por su parte, la delegación mauritana propuso que los barcos cerqueros podían ser autorizados a faenar en sus aguas sin obligación del desembarco de las capturas, mediante el pago de un canon, hasta que las instalaciones transformadoras de harina lo permitieran.

En cuanto a los barcos de artes selectivos, deberían desembarcar la totalidad de sus capturas en Nouadhibou, en el marco de contratos comerciales establecidos con las fábricas interesadas.

Flota de congeladores

La cuestión de la flota de congeladores fue la más espinosa de las conversaciones, y prácticamente no se avanzó en ella, ya que ambas posturas estaban bastante contrapuestas.

Así, la delegación española, para que faene una flota de 40 pesqueros congeladores dedicados a la captura del cefalópodo, principalmente, propuso la constitución de una sociedad mixta con un patrimonio de dos barcos, que se incrementaría con la adquisición de otros, adscribiendo a este fin el importe de las licencias a pagar por esos cuarenta barcos acogidos a este sistema.

La concesión de cada licencia abonando una suma anual de 22 millones de pesetas y los barcos, no estarían obligados a descargar sus capturas en Mauritania.

La concesión de licencias a barcos españoles iría acompañada de una cooperación española en el desarrollo de las

industrias pesqueras y de reparación naval en Mauritania.

Por lo que respecta a la delegación mauritana, en el tema de la flota de congeladores matizó que hay una nueva política de pesca en su país, cuyo fin es la creación de una industria pesquera. Ante ello suprime las licencias de pesca y en su lugar se constituyen empresas mixtas, como único medio de alcanzar los objetivos fijados. Con tal motivo su propuesta de invitación a faenar en aguas mauritanas se concreta al desembarco de las capturas en Nouadhibou y un 35 por 100 de tripulantes de nacionalidad mauritana. Además, el valor de las capturas se distribuiría así: 69 por 100 para la empresa armadora del buque fletado y 31 por 100 para el fletador mauritano, quien asumiría lo esencial de los gastos derivados de las disposiciones legales mauritanas.

A esta propuesta, la delegación española contestó que por motivos de rendimiento económico no podía aceptar los porcentajes propuestos, sugiriendo, como alternativa, un 78 por 100 y un 22 por 100, con un máximo de tres tripulantes mauritanos por buque, a la vez que puso de relieve las dificultades que comportaría también la obligación de desembarcar la totalidad de las capturas en Nouadhibou.

A la vista de la situación, distante en esta modalidad, la delegación mauritana propuso la explotación común entre armadores de los dos países de un buque durante dos o tres mareas para definir los gastos de explotación, proposición que la parte española acogió con interés y expresó su deseo de contribuir a su puesta en práctica.

Período de reflexión

Al finalizar las conversaciones, que se llevaron a cabo en la sede del gobierno de Canarias, los delegados de ambas comisiones se expresaron así. Para el mauritano: "Las conversaciones no han sido inútiles y confío que en las próximas negociaciones que se celebrarán en Mauritania tengan como resultado la firma del acuerdo".

Miguel Oliver, responsable de la parte española, dijo: "Lamento que no se haya podido firmar el acuerdo, pero ahora tenemos un periodo corto de tiempo para reflexionar y poder llegar dentro de unos meses al acuerdo definitivo".

De todos modos, los convenios a nivel particular prosiguen, y cada día son más los armadores españoles que entran en negociaciones con los mauritanos, formando empresas mixtas al margen de los acuerdos oficiales entre ambos países.

El cónsul pide que se aplique el Corán

Las Palmas

El cónsul de Mauritania en Las Palmas de Gran Canaria, Ahmed Miske Ould Haye, ha afirmado que "a los que pescan ilegalmente en aguas mauritanas o transbordan pescado sin autorización habría que cortarles las manos, la derecha si roba por primera vez, y la otra si reincide".

"Soy partidario, y así lo he propuesto a mi Gobierno, de que se aplique estrictamente el Corán, con todo su peso, a los malhechores que pescan ilegalmente en nuestras aguas", declaró el cónsul al diario "Canarias 7". Miske Ould justifica esa afirmación en que "la máxima preocupación de la Administración pesquera mauritana es el control de sus caladeros, tema en el que somos muy celosos. La

pesca es para nosotros una cuestión de vida o muerte”.

“No disponemos de medios suficientes para controlar las infracciones que se producen en nuestro caladero”, añade el cónsul, quien ha anunciado que su Gobierno estudia aplicar medidas radicales para frenar la escalada de irregularidades: “Por el momento, los militares mauritanos tienen orden de disparar a cualquier pesquero infractor que no haga caso de las señales de aviso”.—Efe.

Armadores discrepan de la CEE

Madrid

Los armadores españoles de sociedades conjuntas de pesca discrepan totalmente de los planteamientos esgrimidos por las autoridades comunitarias al enjuiciar la situación de estas empresas tras la adhesión española a la CEE.

Así lo ha expresado el presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas, Miguel Maiza, quien, además, juzga excesivamente corto el período de tiempo que la CEE va a dedicar al estudio de las consecuencias que sobre esta clase de sociedades va a tener tal adhesión.

Agregó Maiza que los armadores españoles con intereses económicos en estas sociedades no renunciarán a los derechos contraídos al amparo de la ley de creación de las mismas, cuyas operaciones no suponen ningún tipo de ventaja, salvo la importación libre de aranceles del cupo que la Administración fija semestralmente.

También criticó Maiza la pretensión comunitaria de que cuando se consume la adhesión española no tengan efectividad aquellos acuerdos bilaterales contraídos con terceros países en los que primen ayudas financieras de diverso tipo.

En su opinión, resulta cuando menos ilícito que la CEE exponga esta pretensión cuando la propia Comunidad tiene acuerdos recíprocos de pesca con Noruega, Suecia e Islas Feroe.

A través de cánones y licencias, la CEE también tiene acuerdos con: Guinea Bissau y Senegal (por cánones), Canadá (acuerdo mutuo y contingente tarifario) y con Turquía, Marruecos y Túnez (exenciones de derechos de aduanas).

Dijo Miguel Maiza que si la CEE mantiene la exigencia de no aceptar esta clase de acuerdos y paralelamente sigue imprimiendo el principio de regresión al esfuerzo pesquero español, la única salida que le queda al sector español es la constitución de sociedades conjuntas.

La producción pesquera española en 1983 ascendió a 1.144.000 toneladas: el volumen de importación se situó en 249.000 toneladas y el consumo total en 1.393.000 toneladas.

Del volumen de importaciones, el pescado proveniente de países de la CEE ascendió a 94.400 toneladas, de otros países a 86.989 y los canalizados a través de sociedades conjuntas a 57.611.

Estas cifras revelan, según Maiza, que la producción a través de sociedades conjuntas representa el 6 por 100 de la producción nacional total y el 27 por 100 del total de las importaciones.

Actualmente España participa en 125 sociedades conjuntas, con un total de 183 buques que pescan en 16 países, esta clase de sociedades dan empleo a casi 2.000 trabajadores españoles y otros tantos extranjeros.

Los únicos países comunitarios con los que España participa en esta clase de sociedades son Gran Bretaña e Irlanda. Con ambos países existen un total de 40 sociedades con unos 50 barcos.—Efe.

Regulada la pesca con palangre de superficie

Madrid

Por una Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 18 de enero de 1984, y publicada el 29 de febrero en el “BOE”, queda regulada la pesca con el arte de palangre de superficie. El texto de dicha Orden es el siguiente:

Artículo 1.º Se entiende por “palangre de superficie” un arte o aparejo de pesca formado por un cabo de fibra denominado madre, de longitud variable, del que penden a intervalos otros llamados brazoladas, a los que se empatan anzuelos de distinto tamaño, según el recurso pesquero al que se apliquen. En los extremos y a lo largo del cabo madre se disponen los necesarios elementos de fondeo y flotación para mantener el aparejo en superficie o a media agua, sin apoyar o tener contacto alguno con el fondo marino.

Art. 2.º Cuando las embarcaciones sean despachadas para el ejercicio de la pesca de “palangre de superficie” se hará constar en el rol de forma expresa esta circunstancia y se especificará en el mismo la especie o especies a capturar en ningún caso se podrá simultanear esta actividad con ninguna otra distinta a la de dicho aparejo.

Art. 3.º La pesca con arte de “palangre de superficie” podrá ser ejercida durante todo el año. No obstante, la Dirección General de Ordenación Pesquera podrá establecer para cada año o para períodos de tiempo superiores, si lo creyese necesario, limitaciones en el ejercicio de esta actividad pesquera mediante la fijación del número de embarcaciones que podrán ser despachadas en cada provincia marítima por la Autoridad delegada en el litoral del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Art. 4.º Puede ejercer la pesca al “palangre de superficie” todo buque de pesca incluido en la tercera lista de la “Lista Oficial de Buques de España” y en el “Censo de la Flota Pesquera”, creado por Resolución de la Secretaría General de Pesca Marítima de 5 de julio de 1983 (“Boletín Oficial del Estado” del 11), sin más limitaciones que las que se determinan en la presente disposición y en los vigentes Reglamentos de Navegación.

Art. 5.º Las longitudes de los “palangres de superficie” y el número de anzuelos se ajustarán según la especie pelágica a capturar, no pudiendo en ningún caso ser superiores a los límites que a continuación se establecen para cada especie.

| Especie | Longitud máxima en metros | Número máximo anzuelos | Número del anzuelo |
|----------------------|---------------------------|------------------------|--------------------|
| Palometa | 25.000 | 10.000 | 2/0 y 3/0 |
| Pez espada y marrajo | 60.000 | 2.000 | 16/0 y 18/0 |

Las distancias entre las brazoladas no serán inferiores a 2,5 metros (brazo y media) para la captura de la palometa y de 28-30 metros (16-17 brazas) cuando se trate de pez espada y marrajo.

Art. 6.º Los tamaños de los anzuelos no podrán ser inferiores a las dimensiones que a continuación se recogen, según especies pesqueras:

| Especie | Largo del anzuelo — cm. | Largo del seno — cm. |
|----------------------|-------------------------|----------------------|
| Palometa | 4,1 ± 0,9 | 1,85 ± 0,65 |
| Pez espada y marrajo | 11,25 ± 4,25 | 4,8 ± 1,2 |

El largo del anzuelo viene medido por la distancia entre el extremo superior de la patilla y la tangente horizontal a la base del anzuelo. El seno del anzuelo viene medido por la abertura horizontal comprendida entre el extremo superior de la agalla y la caña del anzuelo.

Art. 7.º Cada embarcación autorizada para esta clase de pesca tan sólo podrá llevar a bordo el arte de “palangre de superficie”, para cuya modalidad ha sido

despachada, y no podrá llevar a bordo cualquier otro tipo de arte o aparejo, así como especies típicas de fondo o bentónicas.

Art. 8.º Todo buque despachado para la pesca de “palangre de superficie” que ocasionalmente pueda faenar en aguas del caladero nacional deberá atenerse a lo que se dispone en los artículos 9.º, 12, 13 y 14 de la Orden de 30 de julio de 1983, que regula la pesquería con el arte de “palangre de fondo”.

Art. 9.º El balizamiento de los “palangres de superficie” se efectuará mediante boyas de color provistas de reflector radar o bandera de 50 por 40 centímetros, con mástil de dos metros de altura, como mínimo, durante el día o con luz blanca visible a una distancia mínima de dos millas de noche, situadas a intervalos de una milla a partir de cualquiera de sus cabeceros.

Las indicadas boyas recogerán en su parte visible la matrícula y el folio del buque palangrero.

El cabecero situado más al Norte o más al Oeste llevará, según sea de día o de noche, dos banderas superpuestas verticalmente o dos luces blancas de las medidas o características indicadas anteriormente.

Art. 10. El derecho a la pesca con arte de “palangre de superficie” queda reconocido a aquellas embarcaciones que en la fecha de entrada en vigor de esta Orden acrediten ante la Autoridad delegada en el litoral del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del puerto en el que tenga establecida oficialmente su base, en el plazo de quince días, haber ejercido esta actividad pesquera con posterioridad a la entrada en vigor de la Orden de 15 de octubre de 1981, sobre contingencia de caladeros, por un período no inferior a un año, previos los informes de las Cofradías de Pescadores o las Asociaciones y Cooperativas de palangreiros de superficie, en su caso.

No serán tenidas en cuenta las acreditaciones expuestas en el párrafo anterior cuando los buques de “palangre de superficie” se encuentren incluidos en el censo correspondiente a otro caladero dentro de una modalidad distinta a la de “palangre de superficie”, salvo que concurren para cada caso particularmente analizado circunstancias especiales a juicio de la Dirección General de Ordenación Pesquera. La Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicará en el “Boletín Oficial del Estado”, en el plazo máximo de cuatro meses, contados desde la fecha de entrada en vigor de la presente disposición, el Censo Oficial de embarcaciones a las que se les reconoce el expresado derecho.

Los cambios de modalidad de pesca de “palangre de superficie” a otros artes sólo podrán ser autorizados por la Dirección General de Ordenación Pesquera. Cuando estos cambios de modalidad pesquera tengan carácter voluntario la suspensión o cese en la actividad de “palangre de superficie” por un período de tiempo superior a seis meses continuados llevará consigo automáticamente la baja en el Censo Oficial de Buques de “Palangre de Superficie”.

Los derechos a la pesca con el arte de “palangre de superficie” de aquellas embarcaciones que sean baja en el Censo Oficial no podrán ser transferidos a ninguna otra embarcación, salvo en los casos de pérdida por accidente o para su aportación como desguace o baja para un buque de la misma modalidad de pesca, en cuyo caso se podrán aplicar estos derechos a otra embarcación.

Art. 11. Ninguna embarcación de “palangre de superficie” podrá ejercer su actividad más de veinte días como promedio al mes dentro del cómputo anual de días trabajados.

El día 7 de marzo pasado, los pesqueros vascos "Valle de Atxondo" y "Burgoa-Mendi" eran ametrallados por una patrullera francesa en el golfo de Vizcaya, supuestamente dentro de aguas jurisdiccionales francesas.

Ese mismo día comenzaba a distribuirse el número correspondiente a marzo de "Hoja del Mar", por lo cual no pudo entrar en sus páginas esta noticia, cuya gravedad la hace ser una de las más importantes que se hayan producido en el sector en los últimos años.

Cuando se distribuya el presente número de la revista, el suceso será recuerdo —desde luego, triste recuerdo—, si bien la pesca en aguas de la Comunidad Económica Europea continuarán constituyendo el problema permanente de la flota española con base en puertos del Cantábrico. La lejanía, en el tiempo, de la agresión, no ha de impedir, sin embargo, que la abordemos en este número, pues "Hoja del Mar" tiene un contenido tanto informativo como testimonial. No obstante, suprimimos pormenores que ya han sido tratados por toda la prensa nacional.

Los patrones, condenados a pagar cinco millones de pesetas

"No hubo voluntad de abordar al navío francés", según el Tribunal de Lorient

Lorient

El Tribunal de Lorient condenó a los patrones de los pesqueros "Valle de Atxondo" y "Burgoa-Mendi", con multas de 120.000 y 1.200 francos, respectivamente. Estas cuantías parecen un reconocimiento de que el ametrallamiento y posterior cañoneo fue una acción desmesurada. La sentencia señala: "La maniobra que realizó el 'Valle de Atxondo' de acercarse a la banda de estribor de la corbeta francesa puede ser considerada peligrosa, pero no ha quedado demostrada, a juicio del Tribunal, la voluntad de abordar el navío francés".

La audiencia, que se inició a las 8.00 horas del 15 de marzo, duró aproximadamente cuatro horas y la sentencia fue hecha pública poco después de las 14.00 horas del mismo día.

Según sus términos, ambos patrones deberán abonar, cada uno, multas de 120.000 y 1.200 francos, respectivamente, por los delitos de pesca ilegal y la infracción que supone la negativa a parar sus motores.

Ante un auditorio de unas ciento cincuenta personas, el presidente del Tribunal dio lectura a los hechos imputados a los patrones de los pesqueros, que respondieron a las preguntas que les formuló el presidente de la sala con la ayuda de una intérprete que, según algunos observadores, no lo hizo con demasiada brillantez.

Atravesado de banda a banda

A continuación declararon ante el Tribunal los testigos, entre los que figuraba una mujer perteneciente al servicio aduanero y de la Marina francesa. La uniformidad en las respuestas fue la constante de todos los testigos interrogados, a excepción de dicha oficial francesa, quien se mostró dubitativa en algunas ocasiones.

Según lo declarado en el juicio, los pesqueros vascos se encontraban en zona prohibida, se negaron a parar

pese que les hicieron señales, mensajes y disparos de advertencia, ciento cuarenta en total, con ametralladoras y cañones de 20 milímetros.

Finalmente, con el de 100 milímetros se efectuaron tres disparos: uno, delante de la proa; otro, metro más atrás de la popa, y, por fin, el que atravesó al pesquero de banda a banda, con boquete de entrada a estribor y de salida a babor, de 40 centímetros de diámetro.

El capitán de la fragata autora de los disparos, Pierre de Choque de la Mettrie, no pudo responder cuando se le preguntó a qué distancia fueron disparados los obuses de 20 milímetros, pero no dudó un momento al afirmar que el último, de 100 milímetros, que dio en el blanco, se había disparado a las 15.47 horas y a una distancia de unos 1.800 metros, con una mar con olas de dos a tres metros.

El fiscal, en su intervención, calificó los hechos como de "historia sombría y consternante", añadiendo más adelante que la Marina francesa había disparado en el último momento y después de una persecución de más de cuatro horas. Tras referirse a los pescadores y calificarlos de "piratas de la pesca", además de reincidentes, el fiscal matizó que hubiese sido inconcebible permitir que los pesqueros se dieran a la fuga.

La impuesta tentativa de abordaje fue calificada por el fiscal como una tentativa de destrucción, poniendo en peligro vidas humanas.

Diario de navegación

Marcel Sabas, abogado defensor de los pescadores españoles, basó su defensa en dos puntos principales: la supuesta tentativa de abordaje no se recoge en el diario de navegación de la fragata francesa y en la circunstancia de que si el intento de abordaje presuntamente lo llevaron a cabo los dos pesqueros, por qué únicamente se persigue a uno de ellos.

El defensor expuso, también, el hecho —contenido en el diario de navegación

de la fragata francesa— de que los tres navíos navegaban en paralelo y a la misma velocidad y que el tiempo que hubiese necesitado el "Valle de Atxondo" para alcanzar la banda de babor del buque francés era más que suficiente para que éste se hubiera desplazado unos centenares de metros.

Seguidamente se refirió a los derechos ancestrales de los pescadores vascos a pescar en una mar que para ellos no es "el golfo de Gascuña, sino de Vizcaya".

Marcel Sabas se refirió al hecho de

que no se hubiese pensado, cuando se disparó, en el estado de la mar, que provocaba el constante vaivén de las embarcaciones.

Antes de finalizar, el letrado afirmó que "la vida de dieciséis hombres vale más que un cesto de pescado". Terminó su intervención recordando el consejo que don Quijote de la Mancha dio a Sancho Panza, gobernador de Barataria, cuando le dijo: "Sancho, si la justicia debe plegarse, que lo sea a la misericordia".

Ondárroa, un mes de tensión

J. V. L.

Esta es la narración cronológica de los hechos ocurridos desde que la patrullera francesa "Teniente de Navío Lavallé" ametralló a los pesqueros vascos "Burgoa-Mendi" y "Valle de Atxondo" con el resultado de nueve heridos, dos de ellos de gravedad.

El ametrallamiento tuvo también consecuencias graves para las relaciones hispano-francesas, al menos en los primeros días después del suceso. Estos datos son síntesis de unas intensas y candentes semanas en donde la noticia del suceso siguió en las primeras páginas de todos los diarios nacionales.

Miércoles 7 de marzo. Una patrullera francesa ametralla a los pesqueros vascos "Valle de Atxondo" y "Burgoa-Mendi". Nueve pescadores heridos, dos de ellos muy graves. El Ministerio de Asuntos Exteriores pide explicaciones al embajador francés en Madrid. La flota que estaba faenando, perteneciente a Ondárroa, regresa a puerto. Los desperfec-

tos en el "Valle de Atxondo" son cuantiosos; resultan dañadas la sala de máquinas, el instrumental de navegación y comunicaciones. Francia dice que los pesqueros eran reincidentes.

Jueves 8 de marzo. Le es amputada la pierna, por estar gangrenada, al marino portugués Manuel Fernando, herido en el ametrallamiento. El presidente del Gobierno español, Felipe González, manifiesta: "Es un duro golpe para las relaciones hispano-francesas". París se reafirma en su postura de seguir atacando a los pesqueros que infrinjan la ley. Los "arrantzales" de Ondárroa deciden, en asamblea, emprender duras acciones contra camiones franceses que atraviesen nuestra frontera con pescado importado procedente de la CEE. El presidente del Gobierno vasco, Carlos Garaicoechea, telegrafía a Felipe González solicitando que el Gobierno adopte rápidas y eficaces medidas. Todos los partidos políticos califican de "brutalidad" el atentado contra los barcos.

Viernes 9 de marzo. Comienzan las



QUEREMOS PESCAR

ITSASO! BAI
GERRARIK EZ

Ondárroa recibió a los pesqueros en olor de multitud.

EFE

manifestaciones multitudinarias en Ondárroa. Pescadores forman piquetes en todos los pasos fronterizos. Aumenta la tensión. Hay quema de camiones franceses con cargamento de pescado en distintos puntos fronterizos. Familiares y vecinos de Ondárroa se dirigen a la ciudad francesa de Lorient.

Alfonso Guerra condena en Luxemburgo la agresión. En medios políticos españoles y en ambientes pesqueros, las palabras de Guerra son acogidas con satisfacción. El Gobierno de Marruecos señala en un comunicado "que nunca ha ametrallado barcos españoles". Los comunicados de repulsa se suceden en todos los medios políticos y económicos españoles.

Sábado 10 de marzo. Las Fuerzas de Seguridad del Estado mantienen vigilancia permanente en los pasos fronterizos y lugares estratégicos para evitar la quema de camiones franceses. Un piquete de pescadores es detenido en La Junquera. En la noche llega al puerto de Lorient el "Valle de Atxondo". El padre de Manuel Fernando está con su hijo en el hospital de la Marina de Brest.

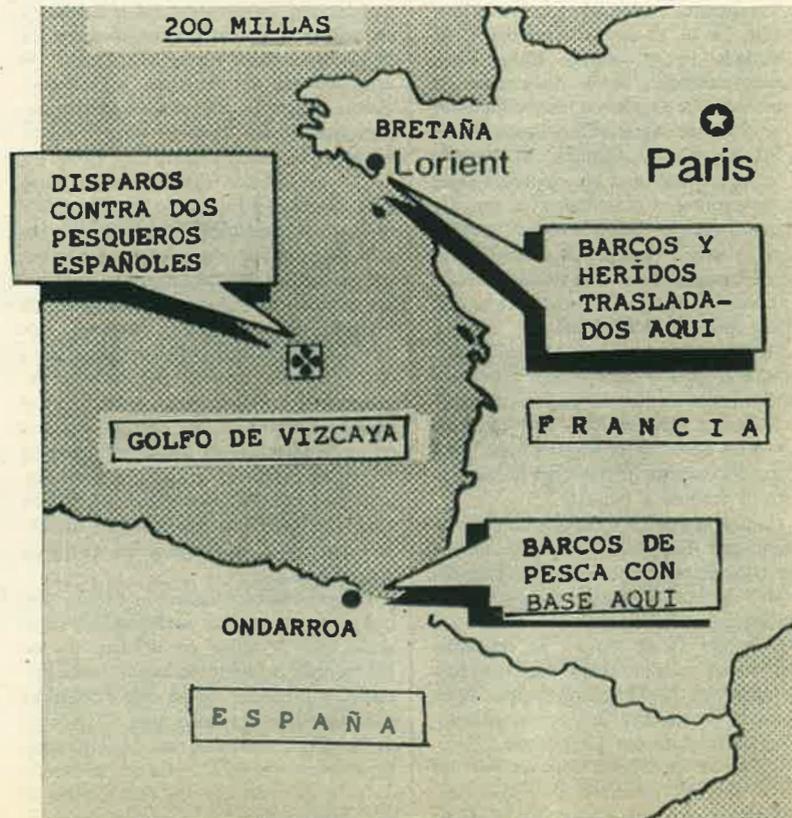
Domingo 11 de marzo. Continúan las acciones contra camiones franceses; mientras, Felipe González dialoga con el primer ministro francés, Pierre Mauroy.

Una Comisión de la Asociación de Armadores de Ondárroa se dirige a Madrid para mantener entrevistas al más alto nivel con los responsables de la Administración. En Irún se quema otro camión de matrícula francesa.

Lunes 12 de marzo. Las manifestaciones continúan en Ondárroa. "No, no, no, a las 200 millas", "Franceses, asesinos", son los gritos más escuchados. En Bilbao no se vende pescado de importación. El Gobierno promete ayuda económica a los heridos en el ametrallamiento. Pedro Uribe Echeberria, Jesús Martín de la Concepción y Francisco Da Silva Ferreira, tripulantes del "Valle de Atxondo", declararían: "Nos han tratado como a perros". A Manuel Fernando no le suministraban calmantes y pasó varias horas con unos dolores intensísimos". "La comida era escasa y mala". "Hemos pasado hambre".

Martes 13 de marzo. Pescadores de Ondárroa, que formaban piquetes, son detenidos en diversos puntos fronterizos. La Asociación de Armadores pide colaboración ciudadana para ayudar económicamente a los pescadores. Se crea una "caja de resistencia". El ministro de Asuntos Exteriores se entrevista con una representación de los pescadores y armadores de Ondárroa. Son quemados 12

(Pasa a la pág. 20)



Ametrallamiento de dos pesqueros vascos por una patrullera francesa

camiones en Guipúzcoa, Navarra y Barcelona.

Miércoles 14 de marzo. En el muelle de Ondárroa no hay ninguna actividad. Por la tarde llega el primer barco de la campaña de la anchoa. Las capturas no han sido muy buenas. Los camioneros franceses, ante la quema de sus vehículos, piden a su Gobierno que exija al español garantías para transitar por las carreteras españolas. Mujeres de camioneros franceses declaran: "Si nos siguen atacando los pescadores, iremos nosotras mismas a Ondárroa y quemaremos sus barcos". Es la víspera del juicio contra los patronos y existe en el ambiente cierta tensión ante la posibilidad de que puedan ser condenados a cárcel.

La CEE aprueba el documento pesquero para el sector español que se presentará en Madrid el día 14 de abril.

Jueves 15 de marzo. A las 6.30 horas parten desde Ondárroa a Bilbao diez autocares repletos de ondarreses para manifestarse ante el Consulado francés, durante la celebración del juicio en Lorient. Una comisión entrega una carta al cónsul firmada por el pueblo de Ondárroa. A mediodía, en la ciudad marinera se celebra una multitudinaria manifestación. Durante toda la mañana ha habido huelga general. No han abierto comercios, ni entidades bancarias, ni escuelas, y ni siquiera los bares. Continúan saliendo piquetes hacia los pasos fronterizos. Finaliza el juicio en Lorient. La sentencia es el pago de 120.000 y 1.200 francos de multa cada uno de los patronos. El Banco Exterior de España prestará 260.000 francos, unos cinco millones de pesetas. La noticia de la sentencia se recibe en Ondárroa con fría satisfacción y con calificativos de "económicamente excesiva". Los camiones extranjeros continúan bajo la protección de la Policía autónoma vasca en su tránsito por Guipúzcoa. El juez de Figueras (Gerona) pone en libertad a los integrantes de un piquete de "arantzales" detenidos en la madrugada del 14 al 15 por la Guardia Civil.

Viernes 16 de marzo. Isidor Etxebarria, secretario de la Asociación de Armadores de Ondárroa, es recibido por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero. El ministro se comprometió con los representantes de pescadores y armadores a que las tripulaciones del "Burgoa-Mendi" y "Valle de Atxondo" puedan percibir el subsidio de desempleo durante un mes y pidió a los pescadores que no salieran a la mar en un plazo de quince días.

Sábado 17 de marzo. Miguel Oliver, secretario general de Pesca, se entrevista en París con su homólogo francés Jean-Paul Proust. La reunión, "que confirma el mismo deseo de apaciguamiento", fue acordada durante la visita del primer ministro a francés a España.

Ondárroa entera recibió a sus pescadores con entrañable solidaridad. Las dos tripulaciones mantienen la firme decisión de volver a sus caladeros tradicionales.

Domingo 18 de marzo. Se celebraba una nueva manifestación multitudinaria en Ondárroa. La Policía autónoma vasca continúa protegiendo los camiones franceses en tránsito por Guipúzcoa.

Lunes 19 de marzo. Manuel Fernández y Eusebio Goimendi continúan hospitalizados en Brest. Su estado de ánimo

parece mejor que en días anteriores. En Guipúzcoa son incendiados cuatro camiones y uno en Navarra. Continúa bloqueada la frontera de Irún por camiones franceses. La Policía autónoma vasca no les garantiza la suficiente seguridad a los camioneros franceses. Un centenar de barcos de bajura bloquean por unas horas el puerto de Ondárroa. Protestaban contra la captura de anchoa con malla ilegal por arrastreros ondarreses.

Martes 20 de marzo. Se celebra una reunión tripartita en la que participan Administración central, representantes de los armadores y patronos de pesca ondarreses. La flota de altura de Ondárroa permanecerá en el puerto. Mil quinientos camiones paralizados en Irún y Vera de Bidasoa.

Miércoles 21 de marzo. "Por cada camión destruido, quemaremos dos", dicen los transportistas galos. El alcalde de Ondárroa se entrevistó con Garaicoechea. Hoy no salieron los piquetes. El pescado sube de precio en San Sebastián. La merluza de mejor calidad se pagó a 1.500 pesetas el kilo. Puede que los camioneros franceses puedan levantar hoy el bloqueo.

Morán, en el Congreso

El ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, relató en el Congreso el incidente ocurrido entre la patrullera francesa "Lieutenant de Vaisseau Lavalle" y los pesqueros españoles "Burgoa-Mendi" y "Valle de Atxondo", exponiendo cuál era la situación actual en lo diplomático y en lo jurídico.

El ministro expuso los pormenores del incidente. "Ante estos hechos —dijo— se inició una serie de acciones diplomáticas que aún están en curso. La vía diplomática va a concretarse en una nueva acción que va a ejercer el Ministerio, en la que se pedirá y exigirá a Francia una satisfacción, en cuanto a los principios y en cuanto a las indemnizaciones por los daños causados a personas y cosas". Si esta petición no obtuviera satisfacción, queda abierta la vía jurisdiccional internacional y el Gobierno no excluye acudir a ella".

"La vía jurídica se abre con el juicio en La Rochelle. El Estado español defenderá a sus ciudadanos. Defenderá a los armadores el 'batonier' decano del Tribunal de Lorient Maître Savage, y contrató los servicios de un eminente tratadista de Derecho del mar, Maître Boulois". Los cargos presentados son idénticos para ambos barcos; es decir, violación de reglamentos comunitarios, resistencia al acceso a bordo de una patrulla enviada en un "zodiac", y en lo que se refiere al "Valle de Atxondo", dos cargos de mayor gravedad: el haber puesto en peligro vidas humanas y el haber puesto en peligro con sus maniobras a un navío de guerra francés.

Posteriormente, Fernando Morán dijo que "aparte de esta participación en el juicio que se hace en defensa de los pescadores, el Gobierno español está dispuesto a presentar causa ante Tribunales internacionales, primero ante el Tribunal de la CEE, con sede en Luxemburgo, para determinar si Francia se ha excedido en lo que permiten los reglamentos de la Comunidad".

La opinión de UGT

Un conflicto que se resolverá en el marco de la CEE

LUIS MARIA TELLAECHÉ

El grave accidente ocurrido en el pasado mes de marzo, en el que la Armada francesa ametralló a dos pesqueros vascos del puerto de Ondárroa, ha dejado claro, y ha sido a la vez una llamada de atención, la situación problemática en la que se encuentra nuestra flota pesquera.

Cualquier opinión que se vierta sobre este tema debe, sin duda, precederse de una clara y tajante condena de la violenta y brutal actuación de Francia. Una respuesta desmesurada, de una agresividad inusitada y que quizá lógica y comprensiblemente ha desencadenado una reacción también violenta por parte de los pescadores de Ondárroa. Sin embargo, esta espiral de violencia no puede ser solución para ninguno

de los dos lados. Si de hecho se continúa quemando camiones, perjudicando por otra parte a quienes no tienen ninguna culpa ni responsabilidad, entra en la misma lógica el que en el futuro veamos arder nuestros barcos, tal como se ha amenazado.

El conflicto se ciñe a las dificultades de nuestros pesqueros para faenar después de la ampliación a 200 millas de las aguas territoriales francesas. Esto, unido a la continua reducción de licencias para nuestra flota en aguas comunitarias, está llevando a que los pescadores de los puertos guipuzcoanos se vean abocados a pescar en las zonas prohibidas como medio de subsistencia.





La reivindicación de los pescadores vascos se concreta en el derecho histórico que sobre los caladeros del golfo de Vizcaya tienen. Mientras que los franceses tratan de definir un código de buena conducta para poner fin al conflicto.

Sea como sea, la reivindicación de los caladeros históricos en estos momentos, y si realmente queremos dar una salida de futuro a nuestra flota, tiene que enmarcarse dentro de las negociaciones de entrada de nuestro país en la Comunidad Económica Europea.

A España le interesa, política y económicamente, la entrada como miembro de pleno derecho en el Mercado Común. En el sector de la pesca, es cierto que el documento de la CEE pretende imponer unas condiciones "leoninas", con una espera de seis años para ser miembro de pleno derecho, plazo en el cual se supone debemos reestructurar nuestra flota. Una reestructuración que, por otra parte, significa reducción de la misma. El defender los intereses de este sector punta es una obligación ineludible de nuestro Gobierno.

La entrada en el Mercado Común, por otra parte, significará la admisión de nuestra flota en todas las aguas comunitarias, además de la posibilidad de que nuestros pescadores puedan beneficiarse del libre intercambio de trabajadores, ya que los pescadores españoles disfrutan de mejor preparación profesional.

Por otra parte, mientras nuestra inclusión en la CEE no cristaliza, UGT piensa que se deberían iniciar negociaciones con ánimo de llegar a soluciones concretas, tanto a nivel de Administraciones como de sindicatos.

En este sentido, UGT hace un especial esfuerzo de diálogo, que se inicia con la invitación, el próximo día 10, a nuestro país, del responsable del sector internacional marítimo, L. Coppin, de la central mayoritaria francesa, CFDT.

En las conversaciones que se mantendrán, nuestro primer objetivo será llegar a un acuerdo para la actuación unitaria de cara a presionar a las Administraciones de ambos países para lograr una solución satisfactoria, cosa bastante probable, teniendo en cuenta que el sindicato francés CFDT defiende nuestra entrada en el Mercado Común.

Luis María Tellaache, Responsable de Pesca. Federación Estatal de Transportes UGT.



El patrón del "Valle de Atxondo", Domeka Solabarrieta, descansa en una cama del hospital de la Marina francesa. Junto al herido, el jefe del citado centro médico. EFE

Francia vigila cupos, capturas y artes

Veintitrés licencias para 101 barcos

JOSE V. DE LUCAS, Ondárroa. Enviado especial

Mientras Javier Aldazábal, patrón del "Burgoa-Mendi", y Domeka Solabarrieta, patrón del "Valle de Atxondo", esperaban ser juzgados en Francia, quisimos conocer más exactamente la situación real de los pesqueros con base en Ondárroa. Para ello, nos entrevistamos con algunos representantes de los armadores en los locales de su asociación, justamente en el muelle y muy cerca de la fábrica de hielo. Allí estuvieron, José Valentín Mariero Muñoz, José Aguirre Gomezcorta y José Ramón Aranzamendi.

El ambiente es tenso. Ellos no quieren decir más de la cuenta, están pedientes de las conversaciones que en Madrid mantienen el presidente y el secretario de la Asociación, pero no dudan en facilitarnos todo tipo de detalles sobre la actual situación de sus barcos, licencias, cupos de captura y un sinfín de datos de sumo interés, a la hora de tener un acertado criterio, de enjuiciar el problema y de ver cuál es su auténtico problema con nuestros vecinos franceses y, cómo no, con los del resto de los miembros de la CEE.

Los pesqueros de Ondárroa pueden faenar en tres zonas claramente diferenciales. La VI, situada al Norte del paralelo 54, en donde se totalizan cuatro licencias. La VII, entre el paralelo 48 y el 54, con dos licencias, y la VIII, que es la comprendida en la cornisa cantábrica y en la que pueden faenar un total de 17 barcos. Sumadas todas ellas, totalizamos 23 licencias para toda la flota de Ondárroa, que se compone de 101 barcos de altura; es decir, hay que tener más de setenta barcos parados en puerto, porque carecen de licencia.

Para que los 23 barcos puedan faenar, han de cumplir además otros requisitos impuestos por las autoridades de la CEE, atendiendo a la potencia de sus motores. Y así, un barco con coeficiente 1 —es decir, con una potencia de motor de 1.200 CV.—, podrá salir cincuenta y nueve días a la zona VIII, seis a la VII y trece a la VI.

Con coeficiente 1,11 podrá estar cincuenta y tres días en la zona VIII, cinco en la zona VII y once en la VI.

Ya en los de menor potencia —es decir, los que poseen el coeficiente comprendido entre 1,76 y 0,85, aproximadamente—, lo harán setenta y tres días en la zona VIII, ocho o nueve en la VII y dieciséis en la zona VI.

Estos coeficientes se acumulan dos meses al año, que con cinco barcos hacen un total de diez meses.

Si esto pudiera llevarse a cabo con toda normalidad, sería en cierta manera rentable; pero a la mínima, a

(Pasa a la pág. 22)

EFE

Escenas de emoción y alegría en el muelle, al regreso de los pescadores.

Ametrallamiento de dos pesqueros vascos

QUEREMOS PESCAR



ITSASOA BAI
GERRARIK EZ

cualquier infracción que se pueda cometer, la licencia se la quitan y ya ese barco no podrá salir por un período comprendido entre los seis y doce meses.

Según nos comenta un armador, las sanciones no se acumulan más de un año.

Cuotas de captura

Hasta el presente año 1984, las cuotas de captura contingentadas solamente lo eran para la merluza, pero "este año nos han contingentado hasta el rape y el gallo" —nos dice un armador—. "Para el pescado blanco, este año podremos capturar tres mil ochocientos veinte toneladas en la zona VIII, tres mil ciento sesenta en la VII y novecientos veinte en la VI".

"Independientemente de esta disminución en el cupo en relación con años anteriores, los barcos que han de faenar en aguas comunitarias deben de comunicar diariamente la posición en la que se encuentran, el número de capturas realizadas y semanalmente han de aportar los totales".

"Este año —nos dice un empresario pesquero— se nos ha reducido el cupo en un cinco por ciento y en las licencias en un siete".

A nuestra pregunta de si realmente los patrones de pesca comunican a las Comandancias de Marina francesas, encargadas del control de la pesca en sus aguas, las cantidades de pescado realmente capturadas, o se omiten, o se reducen estas capturas, un representante de los armadores es tajante en su respuesta:

"Damos realmente todo lo que se captura. De no hacerlo así, sería perjudicial para nosotros mismos. Cualquier inspección que se realizara a requerimiento de las autoridades francesas sería negativa del todo. Ellos manejan estas cifras para las asignaciones anuales".

El gallo y el rape

El gallo y el rape, dos especies muy apreciadas en España, al igual que el pescado blanco, y que en nuestros mercados nacionales tienen sobrada tradición, este año han sido también objeto de restricciones por parte de las autoridades francesas, las cuales han impuesto una serie de toneladas a capturar en cada una de las zonas pesqueras anteriormente reseñadas.

El rape, pescado apreciadísimo en todas las mesas españolas, para los franceses, y según nos cuentan los propios pescadores ondarreses, carecía



EFE
Un tripulante del pesquero vasco asoma la cabeza por el boquete producido por un obús disparado por la fragata francesa. El agujero, de unos treinta centímetros de diámetro, es una de las muestras del terrible ataque francés contra pesqueros vascos.



EFE
El marinero portugués Manuel Fernando Do Santos se recupera de las heridas sufridas en el ametrallamiento que le costó la amputación de la pierna derecha a causa de la metralla.

Ametrallamiento de dos pesqueros vascos por una patrullera francesa



Los pescadores deciden la toma de posturas, para impedir la importación de pescado de la CEE.

EFE



Los patrones del "Valle de Atxondo" y del "Burgoa-Mendi", fotografiados tras abandonar el Tribunal de Lorient, en donde fueron procesados.

EFE

de valor totalmente: "Nosotros lo hemos conocido de toda la vida y su aceptación en España es total, y su consumo, alto, muy alto. Para ellos eran simples 'xapos' (sapos), pero aquí es un bocado exquisito".

La contingentación de capturas para pescado variado en las tres zonas en donde se puede faenar es la siguiente: Zona VIII: 7.640 toneladas; zona VII: 6.320 y zona VI: 2.300. Para el rape, en la VI son 300 toneladas y 500 para el gallo. En la VII, 2.100 para el gallo y 900 para el rape y en la VIII, 700 para el rape y 4.500 para el gallo. Estas cantidades están incluidas en el total de pescado variado, cantidades indicadas anteriormente.

Situación en Francia

Para los armadores de Ondárroa, la solución a sus problemas con Francia y con la CEE estaría en un principio en que se rebajase la vigilancia permanente y continua a que se sienten sometidos cuando están faenando en las zonas de pesca permitidas. Ellos se sienten vigilados, acosados y están pendientes muchas más veces de las cuotas, cupos y líneas de demarcación permitidas que del trabajo que están haciendo en la mar. Ellos desean que su pesca, la del golfo de Vizcaya, suya desde siempre, siga siéndolo o al menos les dejen pescar y no estar atacando continuamente.

Para 11.000 personas que viven de la pesca en Ondárroa, les es auténticamente difícil poder asimilar la actitud francesa y más después de estos apresamientos cada día más frecuentes, sin tener en cuenta el brutal atentado del que han sido objeto dos barcos ondarreses.

Francia, según la citada fuente de los armadores, captura unas 24.000 toneladas de pescado blanco, especialmente merluza, que exporta a España. "Nosotros somos su mercado y ellos han descubierto el sistema 'para pescar su pescado' que es nuestro, y vendérselo".

"Estos caladeros son nuestros, —sigue diciendo—. Nosotros mismos, los vascos, los descubrimos. Allí han estado pescando nuestros padres y los padres de nuestros padres, porque a ellos se lo enseñaron sus abuelos. Los franceses no comen lo que nosotros vamos a pescar allí, solamente se comen los 'mugles' que los pescan afanosamente y 'los mugles' salen de las alcantarillas. Necesitamos protección de la Administración española, que debe defendernos. La pesca es nuestra industria autóctona."

(Pasa a la pág. 24)

Ametrallamiento de dos pesqueros vascos por una patrullera francesa



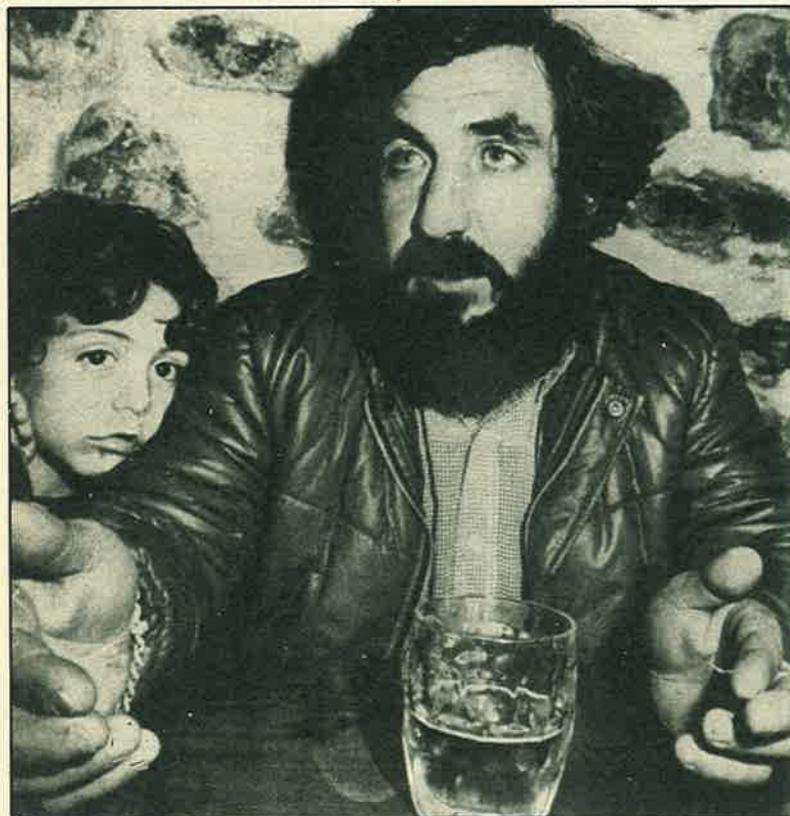
EFE

El patrón del pesquero ametrallado, segundo a la izquierda, junto al embajador Raventós, segundo por la derecha, y el cónsul Javier Rubio, en el puerto de Lorient.



EFE

Marineros y familiares, ya juntos en casa.



EFE

Los oficiales se asustaron. "Los oficiales de la Marina de guerra francesa se asustaron cuando vieron lo que habían hecho", dice Pedro Uribe Achurra, tripulante del "Valle de Atxondo".

tona. En los cuatro últimos años se nos ha reducido la pesca hasta extremos inimaginables en las tres zonas; podríamos decir que se ha llegado a una reducción de hasta un 30 por ciento. Esto es inaguantable. En 1980 teníamos una licencia para cada tres buques, pero ahora, en 1984, sólo tenemos una licencia para un palangrero".

Transformar los buques

El tema de los coeficientes asignados para cada tipo de barco está

trayendo de cabeza a muchos armadores, así nos lo decía otro de sus representantes:

"Al tener como coeficiente 0,33, algunos armadores transformaron sus barcos de arrastre 'la vaca' y ahora resulta que nos meten el coeficiente 1, es decir, de 1.200 CV., que sirven para el palangre, lo que equivale a tres de 0,33 de coeficiente, o lo que es lo mismo, de tener tres barcos a tener uno sólo. Los 'pincheros' con un coeficiente 1 se han gastado muchos millones en efectuar la



DE LUCAS

Diariamente La Alameda fue el lugar de cita para el pueblo de Ondárroa para conocer nuevos detalles sobre el ametrallamiento, captura y juicio seguido contra las tripulaciones del "Valle de Atxondo" y del "Burgoa-Mendi". La Alameda fue el lugar donde se podía sentir el pulso de los acontecimientos.

transformación de los barcos, pero no han recibido ninguna subvención por parte del Gobierno. Cada palangrero de Ondárroa lleva aproximadamente unos doce mil anzuelos, y este es uno de los problemas que se nos han presentado, a la hora de tener que huir de las patrulleras francesas. Una vez que se han gastado millones y millones en transformar los barcos de arrastre a palangre, no se puede salir a faenar sin licencia, pues se pierde todo el aparejo en casos extremos".

También se quejan los arrantzales ondarreses de la falta de comprensión de la Administración central sobre el tema del combustible de los barcos:

"Antes de comprar el gas-oil tenemos que depositar el dinero, todo son gastos. El precio del gas-oil internacional es, desde luego, más barato que el que nos subvenciona el Gobierno. ¿No nos lo podían dar a precio internacional? Hay empresas en Francia que, por ejemplo, lo dan a pagar en cuarenta y cinco días".

El COMME solicita un Ministerio del Mar

Cádiz

El secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, pidió en Cádiz la creación de un Ministerio del Mar y señaló que en España 44 Ministerios tienen competencias sobre cuestiones de la mar.

Madiedo dijo en rueda de prensa que la ausencia de un Ministerio del Mar en España "es una clara muestra del escaso interés, desaciertos y enfrentamientos de competencias que aquejan a los marinos mercantes y, en general, a todos los que en nuestro país viven del mar".

Señaló el secretario general que los numerosos Ministerios con competencias en cuestiones del mar originan "una importante descoordinación y hasta enfrentamientos de actividades".

Acusó de "negligencia y temeridad" a la Dirección General de la Marina Mercante por no abordar con la entereza y competencia necesarias las cuestiones de la seguridad en el mar, y destacó que las tareas de salvamento están siendo relegadas a la Cruz Roja "que en ocasiones carece de los medios y de los hombres adecuados para realizar tal misión".

Según Madiedo, el sector naval español tiene una deuda de 250.000 millones de pesetas con la Banca, más lo que adeuda a Hacienda y a la Seguridad Social, "sinónimo todo ello —dijo— de imposibilidad material para abordar la necesaria renovación y actualización de la flota mercante española".

"El 75 por 100 del más moderno tonelaje construido últimamente en España —agregó— fue dirigido por los armadores nacionales para los fletes protegidos: granos y petróleo. La situación ha cambiado y ahora nadie sabe qué hacer. Se necesita, en consecuencia, cambiar la mentalidad de muchos navieros españoles".

Madiedo recordó que 90 grandes barcos españoles están ahora mismo amarrados, lo que significa una importante cantidad de puestos de trabajo congelados.

Denunció, asimismo, el hecho de que en numerosos barcos figuren contratados como oficiales quienes no lo son, lo que hace incrementar aún más las importantes cifras de desempleo que se registran actualmente entre los profesionales de la mar.

En unión del asesor jurídico del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, y del vicepresidente primero Fermín Belmonte, Madiedo asistió en Cádiz a reuniones con representantes de entidades y profesionales del sector.—EFE.

1.109 buques componen la flota de la Marina Mercante española

● Según estadísticas del Lloyd's, el promedio de accidentes de la flota nacional es inferior a la media mundial.

Madrid

La flota mercante española acusó una disminución de dos buques mayores de 100 TRB cuyo total descendió en 697.366 TRB durante el pasado año 1983, situándose la flota en 1.109 buques con 6.613.190 toneladas de registro bruto, informa la Dirección General de la Marina Mercante.

La actual estructura de la flota a 31 de diciembre del 1983 era la siguiente, según las mismas fuentes.

| | | |
|-----------------------------|----------------|---|
| Carga seca, polivalentes | 304 buques con | 1.076.698 TPM. |
| Portacontenedores | 83 buques con | 224.585 TPM. |
| Ro/Ro y Car carriers | 46 buques con | 103.935 TPM. |
| Bulkcarriers | 99 buques con | 2.031.324 TPM. |
| Madereros | 6 buques con | 35.053 TPM. |
| Quimiqueros | 11 buques con | 52.079 TPM. |
| B/T de productos | 59 buques con | 704.514 TPM. |
| B/T de crudos | 36 buques con | 6.600.222 TPM. |
| Gaseros | 11 buques con | 50.655 TPM. |
| Asfalteros | 4 buques con | 70.646 TPM. |
| Frigoríficos y refrigerados | 63 buques con | 123.923 TPM. |
| Especiales | 49 buques con | 148.160 TPM. |
| Pasajeros | 57 buques con | 76.073 TPM. |
| Remolcadores | 141 buques con | 25.833 TPM. |
| Auxiliares | 140 buques con | 55.924 TPM. |
| TOTAL | 1.109 | 11.379.624 TPM. y 6.613.190 TRB |

Distribución de la flota

La distribución de la flota durante 1983 fue la siguiente:

| | | |
|-------------------------------|----------------|------------------------|
| Líneas Regulares de cabotaje | 87 buques con | 147.516 TPM. |
| Líneas Regulares Exteriores | 122 buques con | 615.523 TPM. |
| Tráfico graneles (b 20.000) | 42 buques con | 1.915.879 TPM. |
| Tráfico graneles (b 20.000) | 50 buques con | 115.463 TPM. |
| Transporte de crudos | 31 buques con | 5.473.748 TPM. |
| Transporte de productos | 58 buques con | 703.164 TPM. |
| Transporte gases licuados | 9 buques con | 42.916 TPM. |
| Transporte productos químicos | 11 buques con | 52.079 TPM. |
| Transporte de asfaltos | 4 buques con | 70.646 TPM. |
| Remolques, puerto y mar | 141 buques con | 25.833 TPM. |
| Auxiliares | 140 buques con | 55.924 TPM. |
| Tráfico Tramp. cargas secas | 358 buques con | 645.587 TPM. |
| Inactivos | 56 buques con | 1.515.346 TPM. |
| TOTAL | 1.109 | 11.379.624 TPM. |

Los buques que permanecieron inactivos se distribuyeron de la siguiente forma:

| | |
|---------------------|----------------|
| 5 petroleros | 1.126.474 TPM. |
| 11 bulkcarriers | 211.314 TPM. |
| 9 polivalentes | 49.142 TPM. |
| 9 portacontenedores | 47.749 TPM. |
| 7 carga general | 24.947 TPM. |
| 8 Ro/Ro | 20.389 TPM. |
| 1 frigorífico | 2.284 TPM. |
| 6 cementeros | 33.020 TPM. |
| 56 buques con | 1.515.346 TPM. |

Líneas regulares

En lo que se refiere a líneas regulares, durante 1983 se mantuvieron 65 líneas exteriores atendidas por 33 navieras con una flota de 122 buques y 615.523 TPM.

Las líneas regulares de cabotaje fueron atendidas por 19 navieras, con 87 buques y 147.516 TPM, que han cubierto 77 itinerarios.

Sobre el transporte en bandera nacional, y comparando las estadísticas del año 1983 con el anterior, vemos las siguientes evoluciones:

| | 1982 (%) | 1983 (%) |
|---------------------------------|----------|----------|
| Carbón siderúrgico y cementeras | 12 | 18,2 |
| Mineral | 8,7 | 18 |
| Soja | 6,4 | 6,7 |
| Cebada | 97 | 82,1 |

Es destacable las ayudas que la Dirección General de la Marina Mercante ha prestado a determinados tráfic de importación, debido a la difícil situación por la que atraviesa la flota española y ha paliado en alguna medida el problema con esta decisión.

Esta actuación, que se inició en septiembre del pasado año, permitió aumentar la participación española en el mercado de fletes internacional durante el último trimestre. Las materias primas subvencionadas en periodo de prueba fueron el mineral de hierro, hulla, coque de petróleo y habas de soja, lográndose los siguientes resultados:

| 1983 en barco español | % sobre totales importados | | Mejora % | |
|-----------------------|----------------------------|----------|----------|------|
| | 1982 (%) | 1983 (%) | | |
| Mineral | 229.217 Tm. | 8,7 | 19,1 | 10,4 |
| Hulla | 349.839 Tm. | 12 | 20 | 8 |
| Habas de soja | 122.553 Tm. | 6,4 | 16,34 | 9,94 |

(Pasa a la pág. 26)

Borrador de la Ley de Ordenación

J. V. L. Madrid

La Dirección General de la Marina Mercante ha anunciado las nuevas líneas y medidas legislativas en las que ha venido trabajando durante los últimos meses para adecuar a la flota a las necesidades actuales y reales y a las que habrá de hacer frente durante los próximos años. Según nos comunica un portavoz de dicha Dirección General, se está elaborando el borrador de la nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante, cuya terminación está prevista para finales del mes de diciembre del presente año, fecha en que se enviará a las Cortes.

Con esta Ley, y otras que están en estudio —como la Reestructuración y Reforma de la Administración Marítima y la Penal de Marina Mercante—, se pretende actualizar las líneas jurídicas y profesionales del sector.

Otro de los proyectos en estudio es la reforma de algunos artículos del Código Penal en lo referente a situaciones concretas dentro de la Marina Mercante, como es el caso de las infracciones o sanciones con coste de vidas humanas.

Como novedad dentro de las realizaciones de carácter técnico figura el Real Decreto del Transporte Marítimo Regular, aprobado por el Consejo de Ministros del día 28 de marzo pasado, y que en cierta medida viene a sustituir a la Ley de Protección y Renovación de la flota, que data del año 1956.

La Dirección General de la Marina Mercante ha pretendido y logrado en los últimos meses la consecución de objetivos de gran importancia para la flota, como lo ha sido la mejor y mayor utilización del pabellón español, tanto para importaciones como para exportaciones, y su defensa frente a los de conveniencia, para una mejor racionalización de los tráfic de cabotaje.

Convenios internacionales

Durante el presente año, la Dirección General de la Marina Mercante ha llevado a cabo gran cantidad de contactos internacionales para el establecimiento de nuevos convenios de cooperación como ha sido el caso del firmado con la URSS o con Ecuador, con quien se ha establecido un "Memorándum de entendimiento", ya que existían dos empresas españolas ubicadas en dicho país y solamente una de ellas estaba confederada, denotándose cierta discriminación.

Actualmente están en proyecto convenios con otros países, como la República Popular del Congo, Bulgaria y Zaire. Es de destacar igualmente el convenio "pool" con la Asociación de Armadores de Canarias.



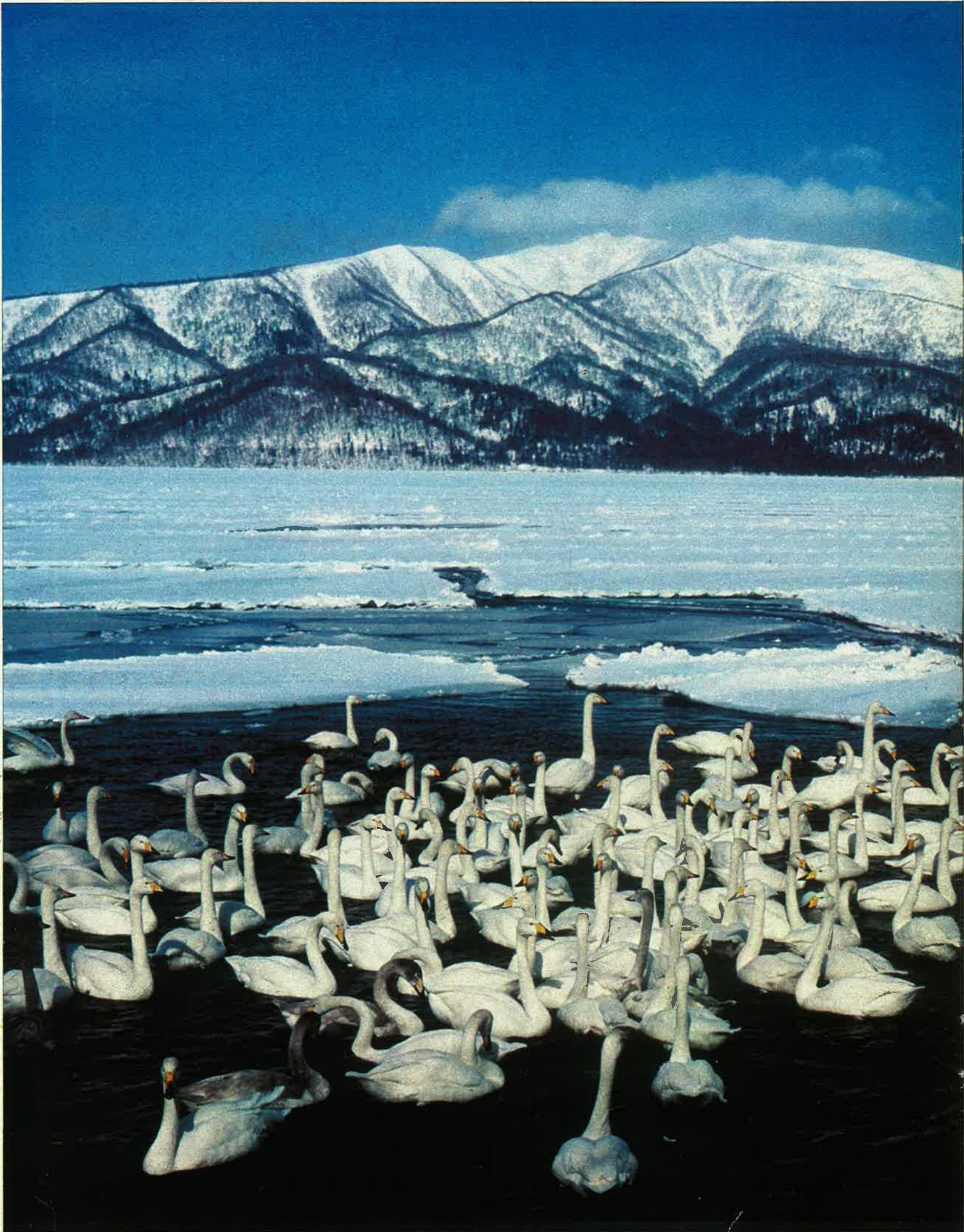
EL MUNDO EN IMAGENES DE TEIJI SAGA

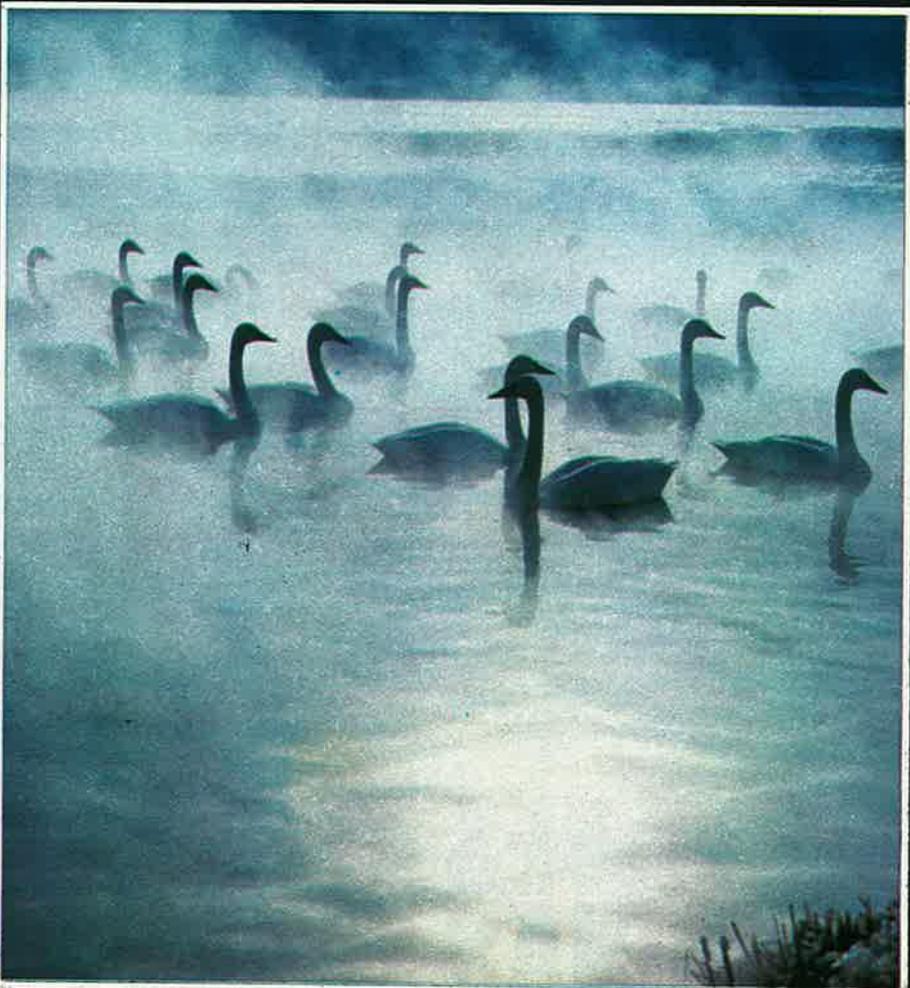
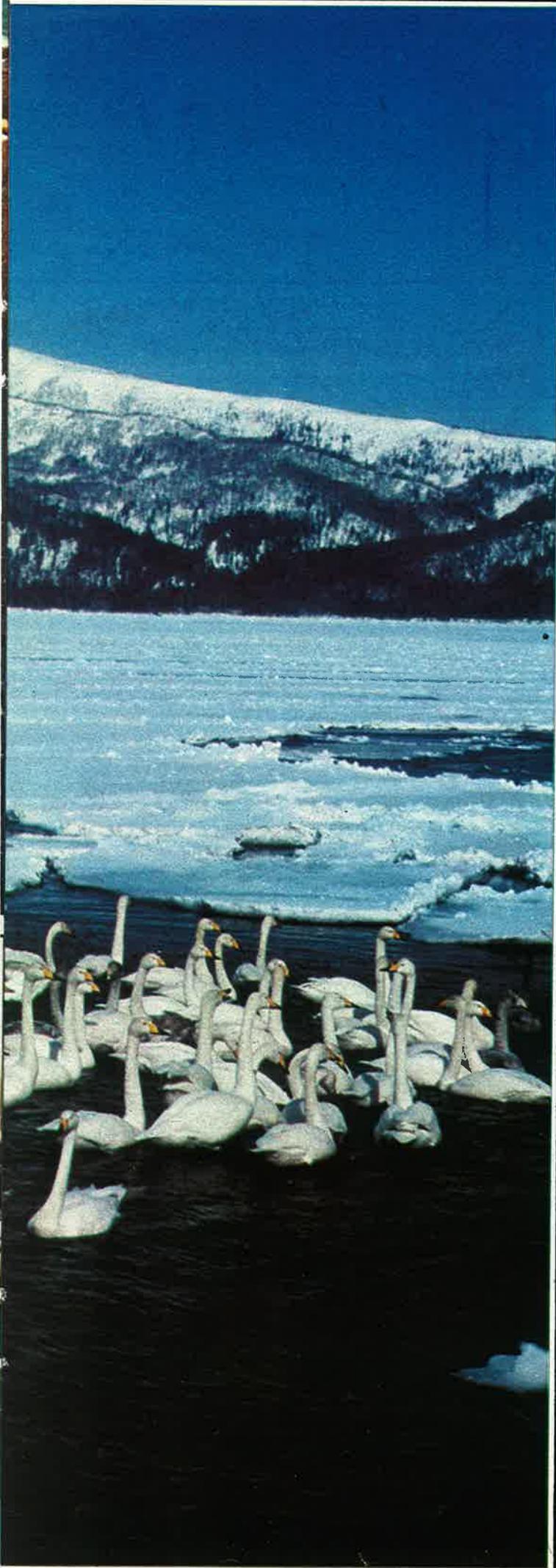
Entre los mejores fotógrafos del mundo destaca el japonés Teiji Saga, autor de las más sugestivas imágenes de lo insólito, especialista en captar y subrayar ambientes, luces y matices que forman agua y hielo.

Reportajes marítimos de Teiji Saga ofreceremos en próximas ediciones, y como un avance de la calidad de este reportero excepcional, algunas de las fotografías que ha realizado en lagos y costas de la isla de Hokkaido, al Norte de Japón. (Firo-Foto.)



EL MUNDO DE TEIJI SAGA





E. FERNANDEZ DE LA CIGOÑA

EN numerosas islas e islotes que adornan las accidentadas costas de Galicia, se apiñan cuando llega la primavera las aves marinas que vuelven, año tras año, a buscar en el mismo lugar la oportunidad de perpetuar la especie. Se puede decir que no hay isla que no soporte sobre sí el griterío y el bullicio de una colonia formada a veces, cuando la extensión lo permite, por miles de parejas que se disputan los mejores lugares. Muchas veces se trata solamente de piedras o peñascos que se yerguen verticales, inexpugnables incluso para la gente de mar, acostumbrada a las dificultades, y que ofrecen por esta particularidad el atractivo de la seguridad necesaria que va a permitir durante largo tiempo, empollar primero y criar después, unos seres que necesitan la soledad del océano para seguir adelante.

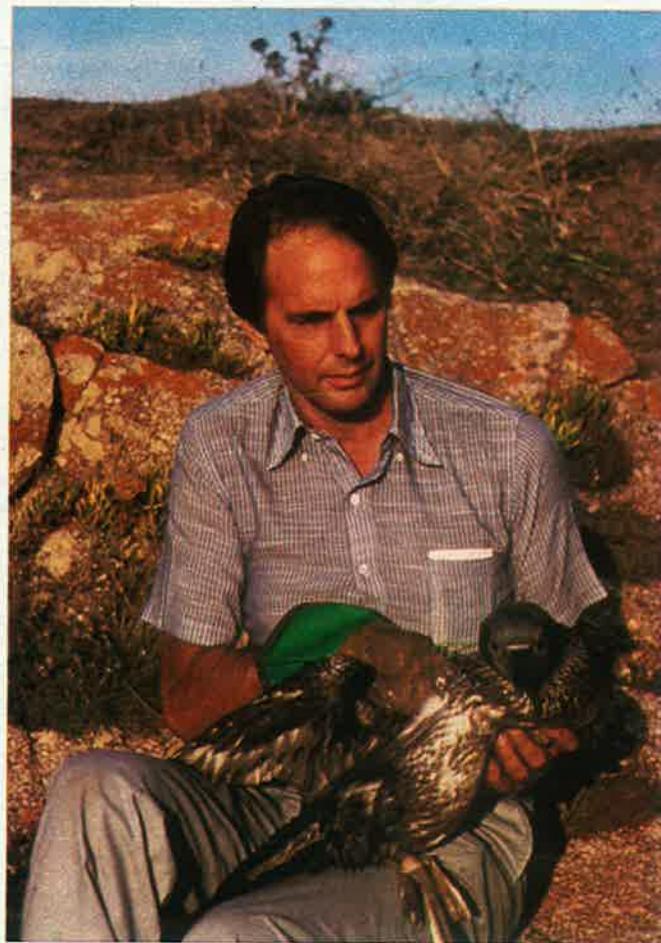
No se puede en tan corto trabajo enumerar todas las islas que, diseminadas sin orden, se encuentran un poco por todas partes. Las mayores, Ons, Sálvora, Cíes y Sisargas, en el Atlántico, y Coelleira, Ansarón y Farallones, en el Cantábrico, ocultan quizá por esa preponderancia de lo enorme sobre lo chico, las más de cien isletas que, visitadas por nosotros, nos sorprendieron con sus apretadas colonias.

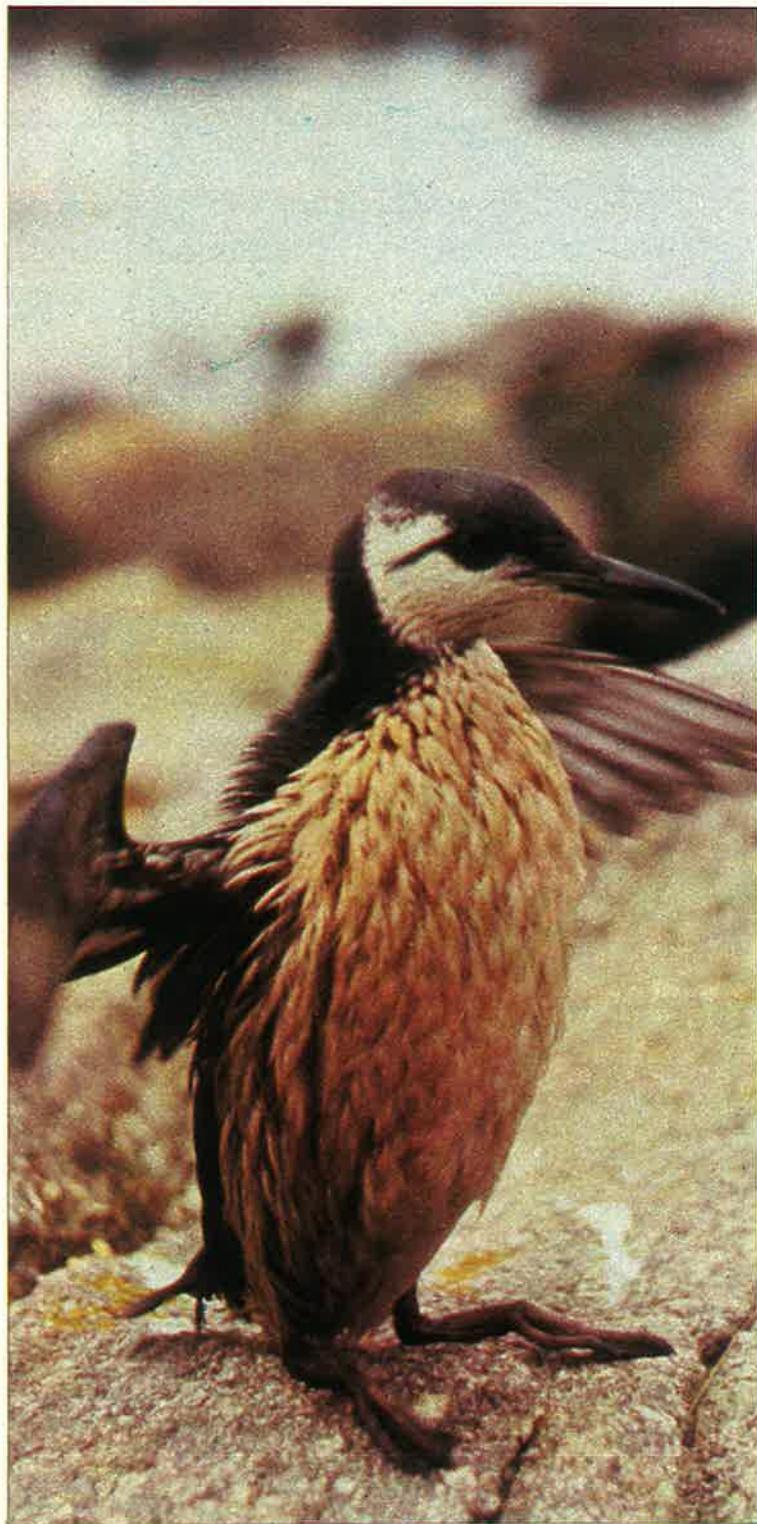
Posiblemente la colonización de muchos islotes es reciente y se debe sobre todo a la gran explosión demográfica experimentada por la más común de nuestras gaviotas, la gaviota argétea (*Larus argentatus*), que en los últimos años han más que triplicado su número a causa del éxito logrado en muchos lugares de reproducción. Pudiera ser, y lo corroboran los últimos descubrimientos por nosotros realizados, que lleguen a constituir una plaga al variar su comportamiento secular. Inexplicablemente, empiezan a criar también en balcones, terrazas, ventanales, alféizares y tejados de las casas.

Su elevada tasa reproductora, tres huevos por nido, y la facultad de



AVES MARINAS EN LAS COSTAS GALLEGAS





AVES MARINAS EN LAS COSTAS GALLEGAS

(Viene de la pág. 30)
sustituir una puesta tras otra si ésta se malogra, le da una ventaja atroz sobre otras aves marinas de más limitadas posibilidades, pero sin duda más interesantes.

Podemos asegurar que las aves marinas no tuvieron grandes enemigos nunca. Aisladas en cantiles inaccesibles de las costas o criando en islas solitarias y desiertas, no encontraron jamás dificultades graves. Ante esta carencia de enemigos naturales, algunas especies —caso del arao común (*Uria Aalge*)— redujeron la puesta al mínimo: un solo huevo, que garantizaba la supervivencia hasta la aparición de la civilización y el progreso que, trastocando las cosas, mermaron sus efectivos de una manera salvaje, haciéndolo progresiva y continuamente, diezmando cien veces unas poblaciones cada vez

más pequeñas hasta llevarlas a la casi extinción.

El petróleo, actualmente imprescindible para el desarrollo industrial de los pueblos, es la causa principal de que gran número de aves perezcan. Muchas veces basta tan sólo una pequeña mancha en el plumaje para que éste pierda la impermeabilidad que le caracteriza y el ave muera de frío. Otra de las causas es la caza abusiva e ilegal; y decimos abusiva e ilegal porque no está permitido cazarlas, al estar incluidas en la larga lista de especies protegidas por nuestras leyes, y por hacerse, la mayoría de las aves, desde rapidísimas lanchas fuera borda, cuando la legislación prohíbe, precisamente, utilizar embarcaciones de motor para practicar la caza. No es tampoco despreciable la cantidad de las que perecen ahogadas en trasmallos y otras artes, al enmallarse involuntariamente cuando se sumergen tras los peces.

LAS AVES, EL BARCO, EL HOMBRE

La caza, la pesca y el petróleo (o mejor dicho: el petróleo, la caza y la pesca, por este orden) han convertido al arao, un ave muy abundante hace tan sólo unas décadas, en la especie más amenazada de la Península Ibérica, hasta tal punto que posiblemente sea, de no ocurrir un milagro, la primera especie que se extinga en España en los próximos años.

A bordo llegan muchas veces, por circunstancias diversas, algunas aves marinas. Recuerdo, cuando navegaba, de tener en la toldilla un pequeño sanatorio, donde en poco tiempo reuni un par de gaviotas, un cormorán y un alca. Y es que muchas veces depende de nosotros mismos el que un ave vuelva a la libertad del mar o se convierta en basura. Posiblemente, nosotros los marinos, tan alertas por nuestro aislamiento continuo a tantas sensibilidades diferentes, pasamos por alto, ante los numerosos problemas a los que diariamente nos enfrentamos, que el mar y sus seres merecen un respeto. Y es lamentable que seamos los primeros en verter aceites, grasas, petróleo y disolventes que de manera directa atentan al equilibrio ecológico del mar y en definitiva merman nuestras posibilidades de pesca.

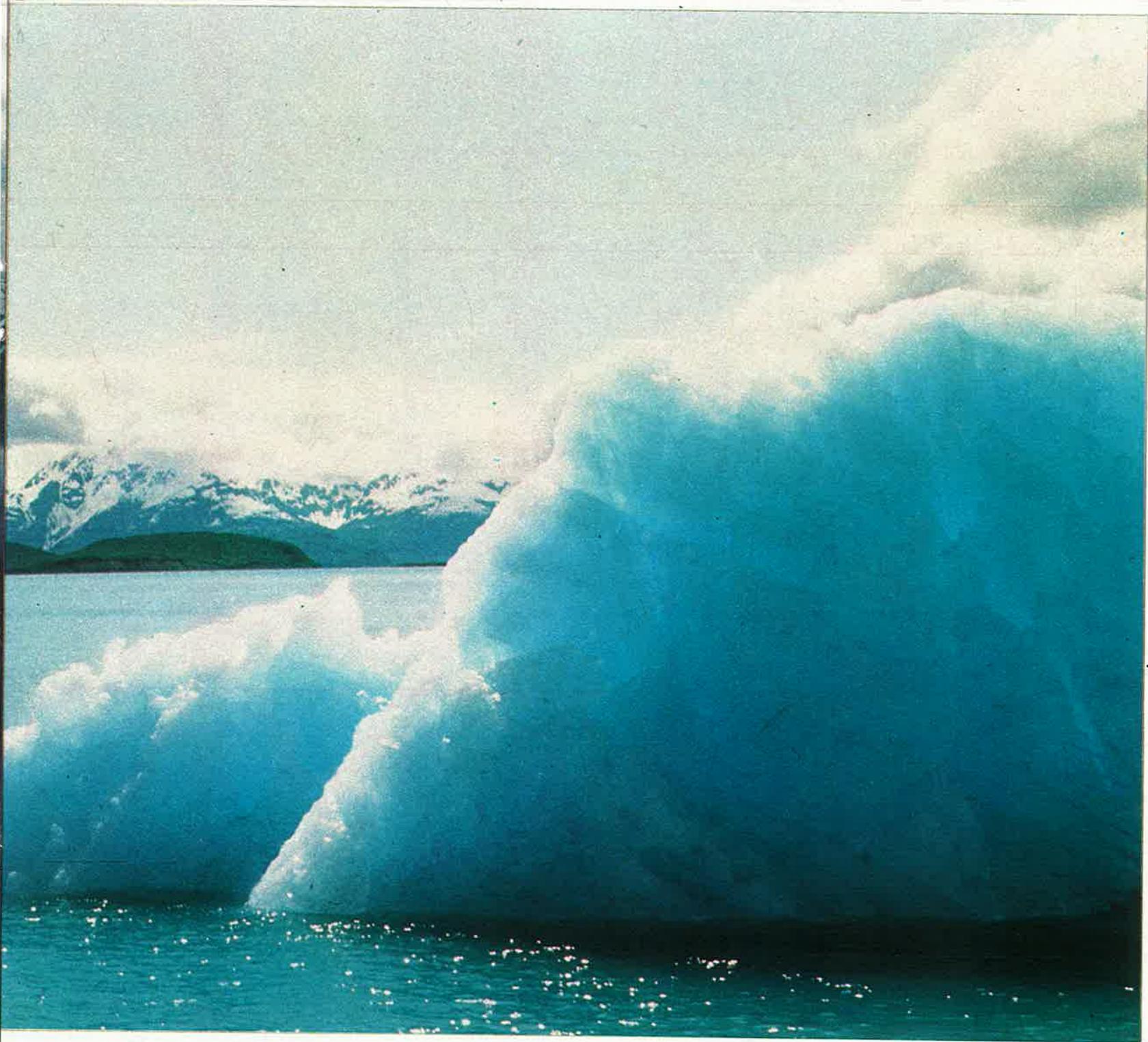
Desde el puente contemplamos muchas veces, incluso siguiéndolas durante rato, el vuelo boyante de las aves marinas, que nos sacan por un momento del tedio diario de una vigilancia permanente. Variadas en tamaño, con diverso colorido y actitudes diferentes, acompañan a los buques en todos los puertos y mares en tiempo calmado o tempestuoso. No hay en el mundo mejor observatorio que el barco para descubrir un poco las casi trescientas especies diferentes que viven esparcidas por los océanos y de las cuales, muchísimas veces, no conocemos lamentable y absolutamente nada.—E. F. C. (texto y fotos).



AILEEN AH-TYE

Hace tan sólo doscientos años, Glacier Bay, la bahía Glaciar de Alaska, no existía. En la actualidad, tras formarse con una inusitada rapidez para un glaciar, es uno de los paraques naturales más hermosos de Alaska, un Estado ya de por sí repleto de bellos lugares.

Viaje a



GLACIER BAY

El buque surca las aguas heladas de Glacier Bay, uno de los parajes más hermosos del mundo.

Toneladas de hielo descienden lentamente, acompañadas de un ruido estremecedor, hasta la ensenada. La vista del lugar, con tanta cantidad de hielo, hace fácil imaginar cómo era nuestro planeta en la era Glaciar.

La bahía Glaciar marca la retirada de las grandes montañas de hielo. In-

numerables especies de todo tipo de animales corretean por el lugar: ballenas, focas, águilas, osos, ciervos, lobos e innumerables especies más.

Los nombres con los que están bautizados los glaciares, Tierra de John Muir, Jack London y Paul Bunyon, recuerdan los mitos y las leyen-

das que se han escrito sobre la zona.

"El paisaje de Alaska es mucho más grande que cualquier otro de su clase y una vez que los ves, todos los demás lugares parecen insípidos y planos". (Henry Gannet, geógrafo jefe de la expedición Harriman a Alaska de 1978.)

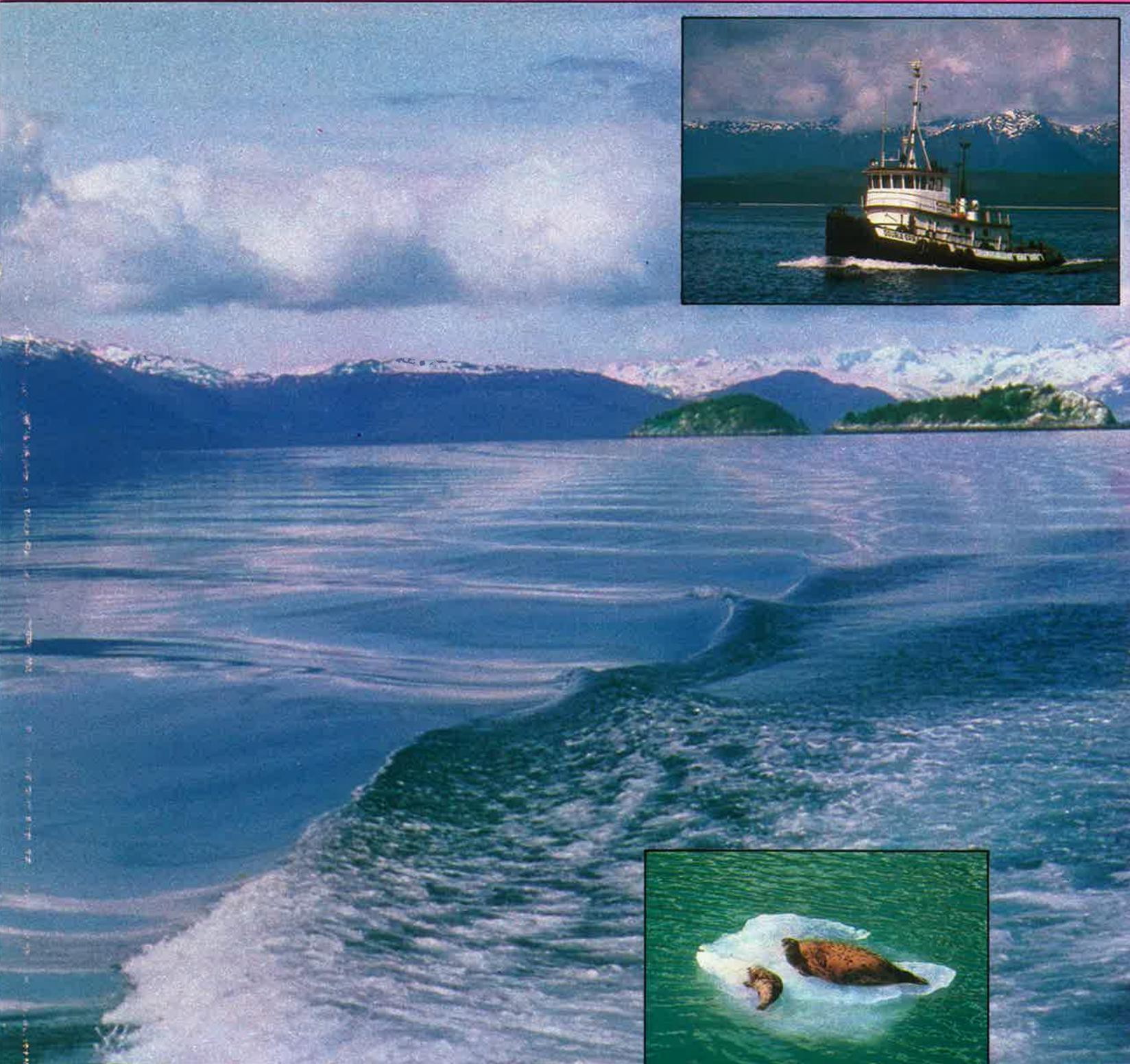
Situada en la zona más alta de los Estados Unidos, con una extensión dos veces y media superior a la de Texas, 3.000.000 de lagos, 34.000 millas de perímetro y el monte McKinley, que se eleva por encima de los 20.320 pies, Alaska es un lugar espe-

(Sigue texto en página 38.)

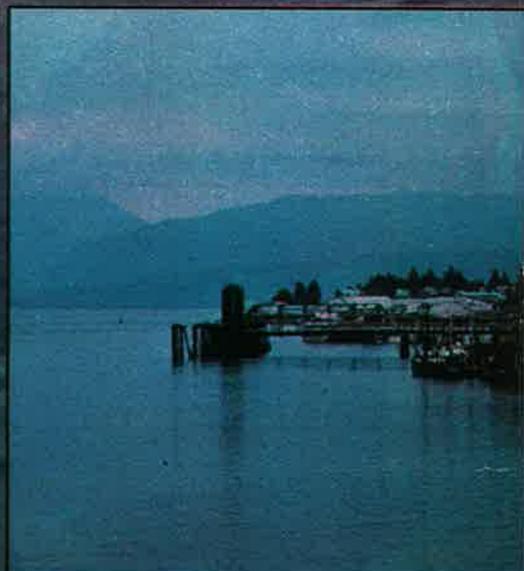
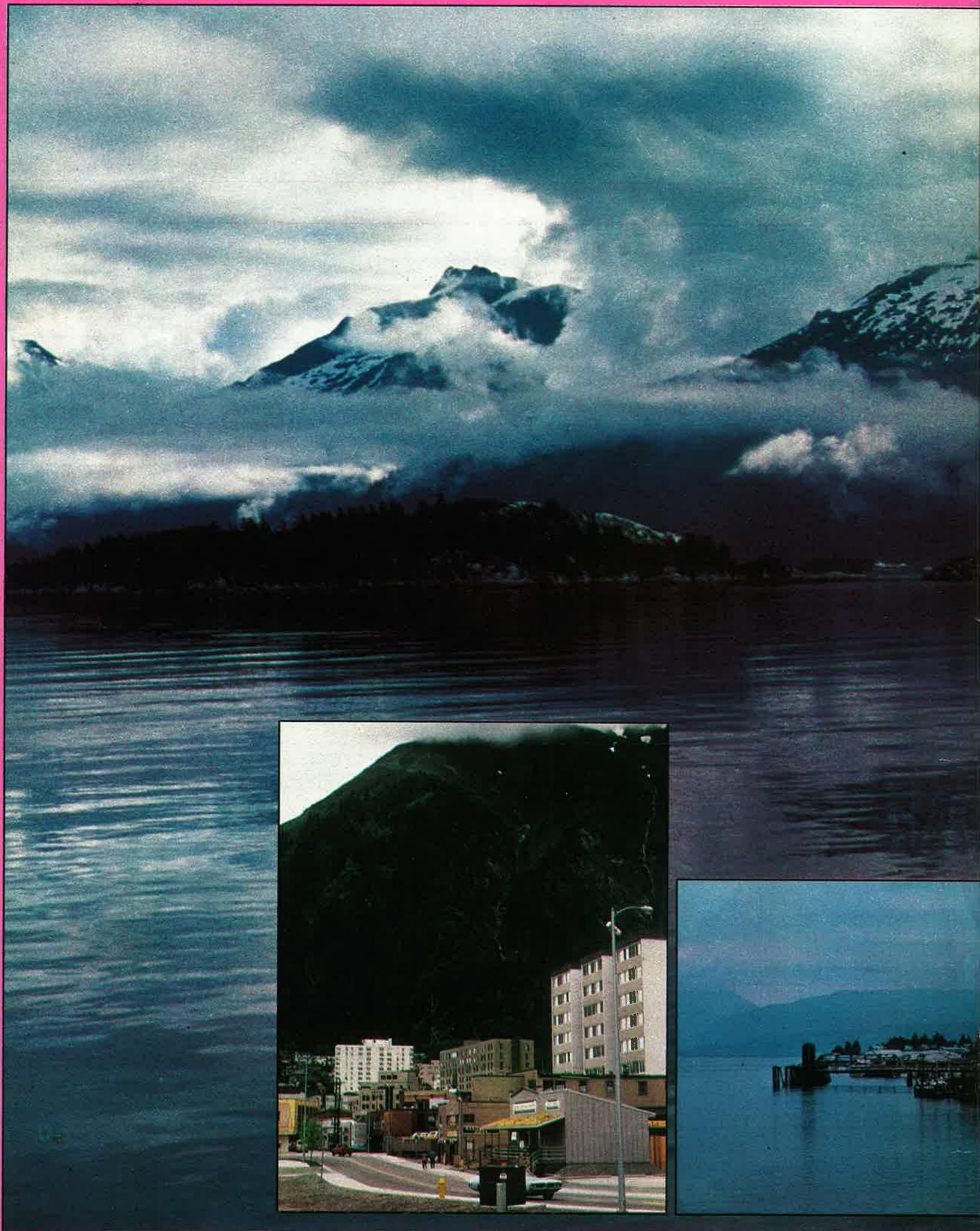
l pasado en el más hermoso paraje de Alaska

Glacier Bay





Glacier Bay





Glacier Bay



(Viene de la pág. 33)

cialmente creado para poder explicar la magnitud de la Tierra.

Los Aleuts la denominaban la Gran Tierra. Muchos de nosotros recordamos Alaska como el escenario de "Call of the Wild", de Jack London.

Pero ¿qué es Alaska hoy? ¿Es algo que realmente existe o es tan sólo la imaginación de un escritor? ¿Qué especial atractivo tiene el lugar que hace a quien lo visita una vez que vuelva otra y otra?

Son las seis de la mañana, hace un día frío y gris. Las luces de las calles están todavía encendidas, iluminando zonas desiertas en ésta mañana de marzo. Nos dirigimos hacia un pequeño complejo de oficinas situado junto a las pálidas aguas azules del canal de Gastineau, situado en la bahía de Juneau. Nos unimos a los otros ocho miembros de la expedición, que se encuentran tomando café en una pequeña dependencia de las oficinas. Dos hidroaviones esperaban sobre las aguas para llevarnos al Monumento Nacional de la bahía Glaciar, situado unos 96 kilómetros al Norte de donde estábamos.

Nada más oír el sonido de los motores en marcha, cuatro de nosotros nos dirigimos hacia el muelle y subimos a bordo del hidroavión. El piloto manejaba el aparato con una gran destreza. Desde una de las ventanillas podía divisar 3,4 millones de acres de hielo, bahía y montañas de un color cemento gris.

El piloto accedió a nuestro deseo de sobrevolar primero el campo helado de Brady, antes de acercarnos a la cabeza de la bahía Glaciar, realizando así un largo recorrido. Casi nadie hablaba durante el vuelo, ya que todos estábamos atentos al maravilloso paisaje que se divisaba desde las alturas.

Vimos los 16 glaciares que forman



el parque, inmensas llanuras heladas, y sobrevolamos muy cerca de los picos de la montaña Fairweather. Después de volar varias millas sobre el lugar, es fácil imaginar cómo sería el continente americano durante la era Glaciar, cuando el hielo dominaba el planeta. Seguramente, restos de glaciares de aquellos tiempos se encuentran todavía bajo los hielos que divisamos desde el avión. Según los geólogos, el hielo y la nieve del lugar pueden tener una antigüedad de tres mil años.

Cuando más tarde el avión sobrevoló a ras de tierra, pudimos contemplar desde abajo la altura de las montañas, algunas de las cuales superan los 4.000 metros.

Cita en el estrecho de hielo

El boletín del Servicio del Parque Nacional de Bahía Glaciar advierte a los navegantes de que no se acerquen a los icebergs y recuerda a los visitantes que la temperatura del agua está cercana al punto de congelación, por lo que una inmersión en la misma pueden ser fatal. Además, no se debe navegar sin cartas de la bahía ni conocimiento de las autoridades locales.

El capitán de la embarcación que alquilamos para efectuar un recorrido por las aguas, apareció completamente vestido de negro; era de aspecto duro y cercano a los cincuenta, presentándose como Howard Robinson. A la vez que el día avanzaba, pudimos comprobar la gran experiencia de este hombre en aquellas aguas, por las que llevaba diecisiete años navegando.

Los jóvenes miembros de la tripulación prepararon chocolate caliente, queso y manzanas, mientras los pasajeros contemplábamos el panorama desde las ventanas de la embarcación.

Durante el recorrido, el capitán nos

fue avisando del tipo de aves y animales que posiblemente divisáramos a lo largo del día. Nunca pensé que en Alaska podían existir tantas especies.

Muchos de los miembros de la expedición subieron a la cubierta superior tras el desayuno, con el fin de contemplar el paisaje con sus prismáticos. Una de las máximas atracciones fue contemplar a las focas del glaciar desenvolviéndose y jugando por las aguas.

De repente, un grito seco nos hizo a todos mirar hacia arriba, y contemplamos un águila que alimentaba a sus crías en un nido situado en un árbol de la cercana orilla. Rápidamente, el ave abandonó el nido, extendiendo sus alas, que medían más de dos metros de largo. Después pudimos divisar otro tipo de aves de la zona.

Más adelante, un grupo de focas nos contemplaba atentamente desde la isla, mientras el sol comenzaba a salir por encima de los picos de las montañas. Según nos explicó el capitán, hace doscientos años el glaciar no existía. Tan sólo había una pequeña bahía y montones de glaciares. Hacia 1794, el hielo comenzó a retirarse a gran velocidad, en el sentido glaciar, se entiende. Así, cien años más tarde, John Muir pudo navegar hasta 40 millas por las aguas.

Según el capitán, el hielo, al retirarse, no sólo creó nuevos caminos de navegación, sino que descubrió nuevas tierras formadas por rocas en las que la vida no existía hasta ese momento. Con el paso de los años, estas rocas se han ido convirtiendo en arena, dando paso a la primera vegetación que allí ha florecido, comenzando así un proceso de repoblación que ha convertido ya el lugar en una zona llena de vegetación.

Mientras la embarcación seguía su recorrido, el capitán nos señalaba varias islas en las que, en otros tiempos, no existían ni árboles ni vegetación. Cada vez que avanzábamos una milla en las aguas de la bahía, nos íbamos acercando más al pasado. Los nativos denominaban a esta zona "Siteta-Ghaee" ("La bahía en la que se ha retirado el hielo"). Volvimos al interior del barco y descansamos, mientras seguíamos contemplando el maravilloso paisaje desde las ventanas.

Ya caída la tarde, pudimos divisar en las cercanías de la isla de Lemesurier una ballena negra de gran tamaño, que llegó a acercarse a la embarcación en la que recorriamos la bahía.

De vuelta al lugar de partida, el capitán me preguntó si había tomado todas las fotos que deseaba, a lo que respondí afirmativamente. Momentos más tarde llegamos al lugar en el que nos esperaba el hidroavión para volver a Juneau Harbour. Mi propósito ahora es éste: volver a visitar el maravilloso lugar lo antes posible.



La pesca de Agaete es artesanal, y de ella viven no sólo los pescadores, sino toda la población del puerto de las Nieves.



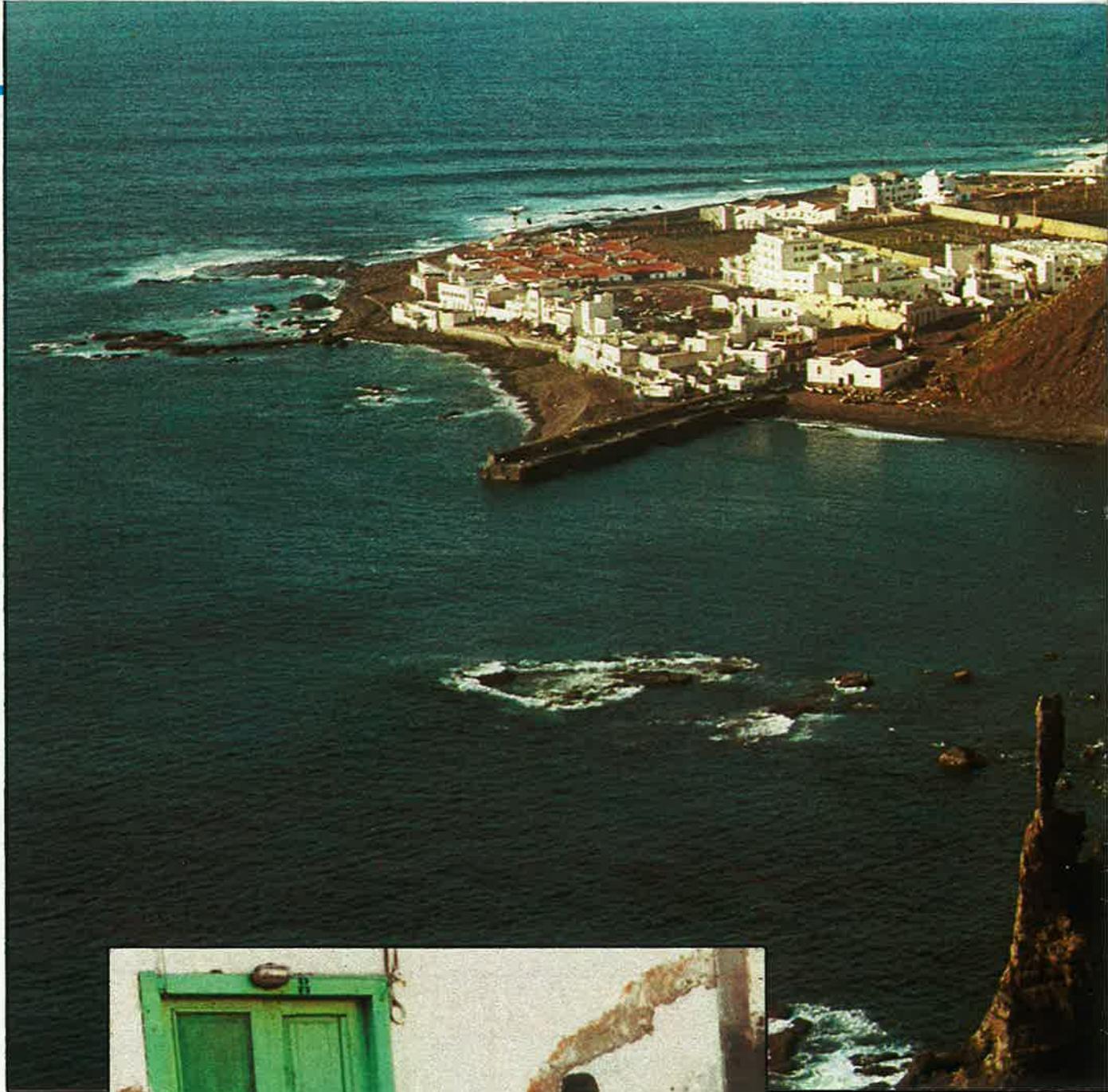
AGAETE

**El futuro de su puerto depende de la belleza del paisaje
y de que los políticos se pongan de acuerdo**

ANGEL SANCHEZ/ISAAC MACHO

Agaete es una pequeña ciudad del Noroeste de Gran Canaria, dedicada, como otras muchas pequeñas localidades de la zona, a la agricultura y la pesca. De la actividad de su puerto, el de Las Nieves, dependen no sólo los pescadores artesanales que tienen allí su base, sino también un buen número de familias cuyos negocios están relacionados con la pesca. Sin embargo, no siempre existe la posibilidad de salir a la mar, ya que el puerto de Las Nieves sufre con frecuencia los temporales del Norte que hacen imposibles que las barcas puedan faenar.

(Pasa a la página 42)



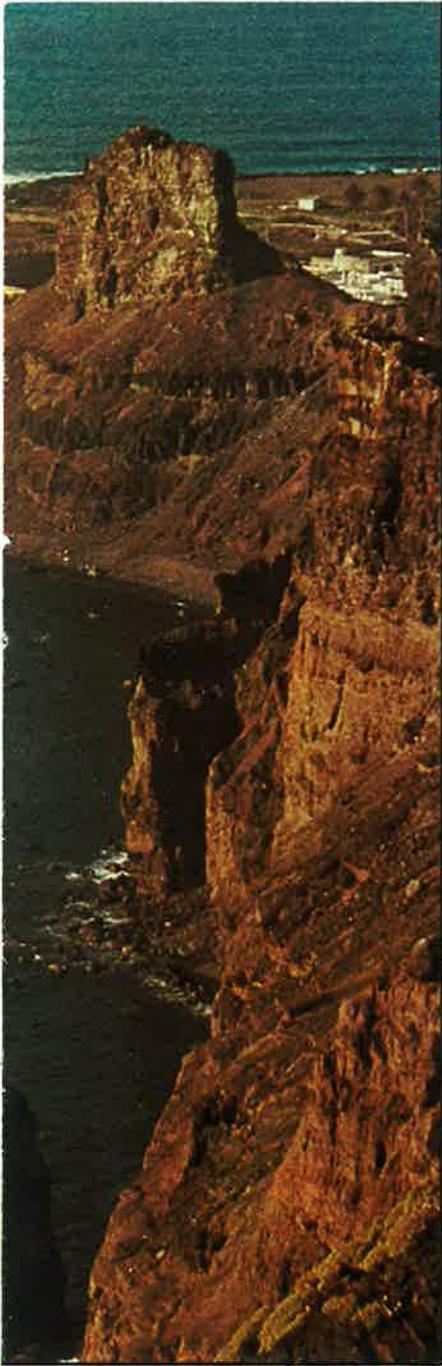
Vista general del puerto de las Nieves. Al fondo, el "Dedo de Dios".



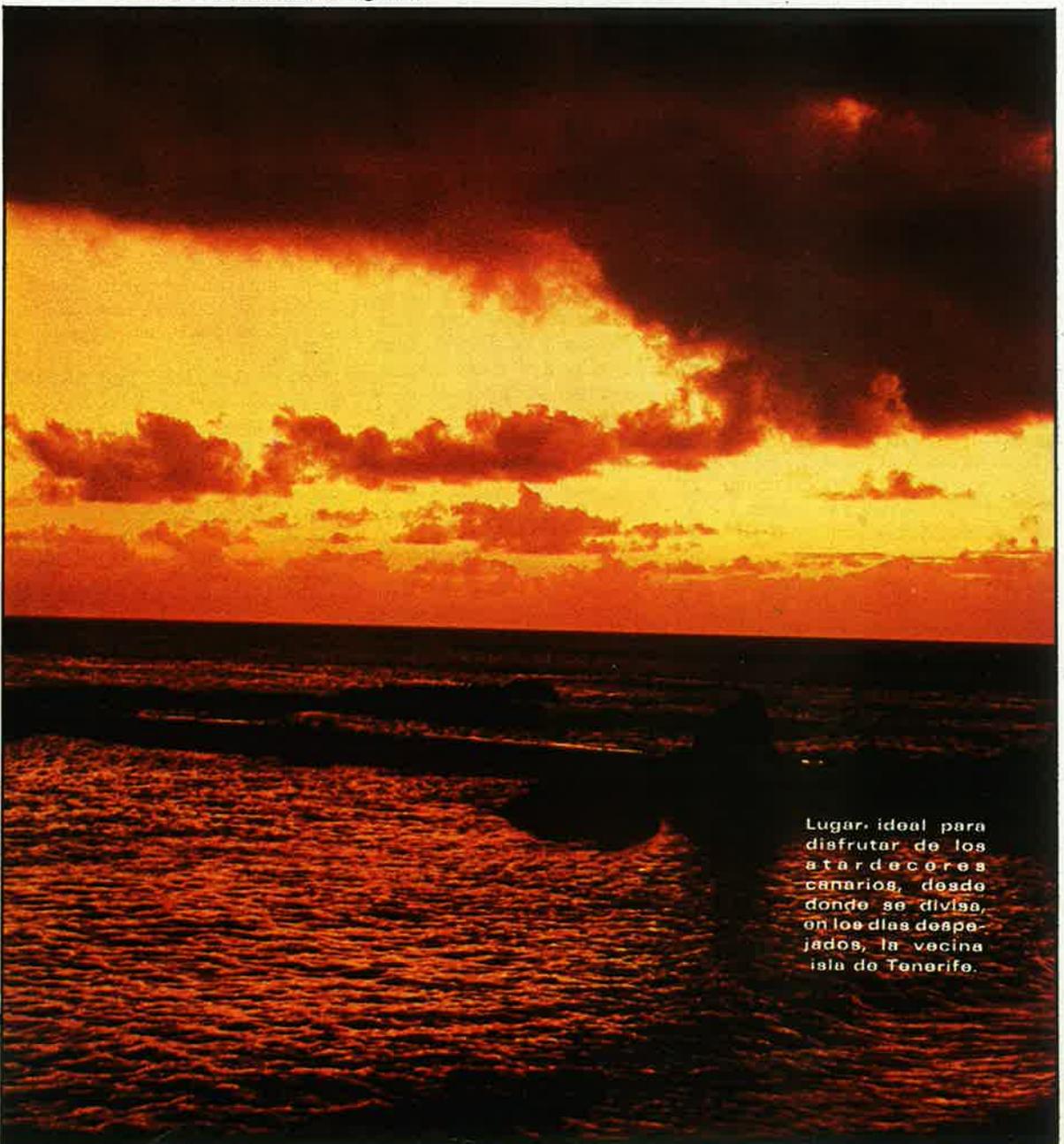
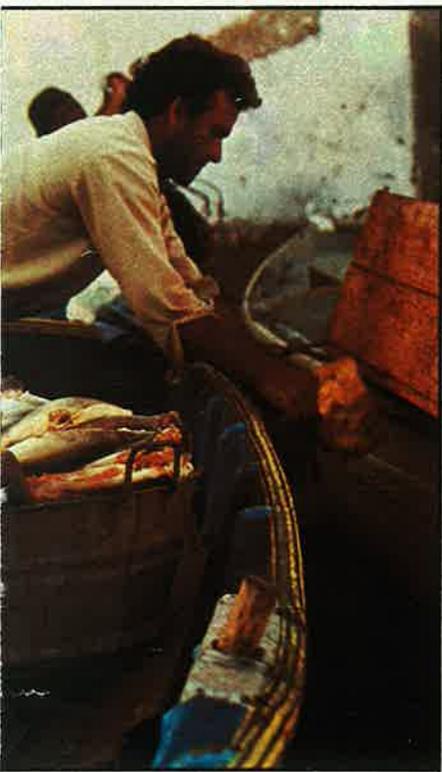
Nasas: las artes más utilizadas por los pescadores del Noroeste canario.



Pesca, principal actividad de Agate.



Vista de la costa desde la ciudad de Agaete.



Lugar ideal para disfrutar de los atardeceres canarios, desde donde se divisa, en los días despejados, la vecina isla de Tenerife.

Agæete

(Viene de la página. 39)

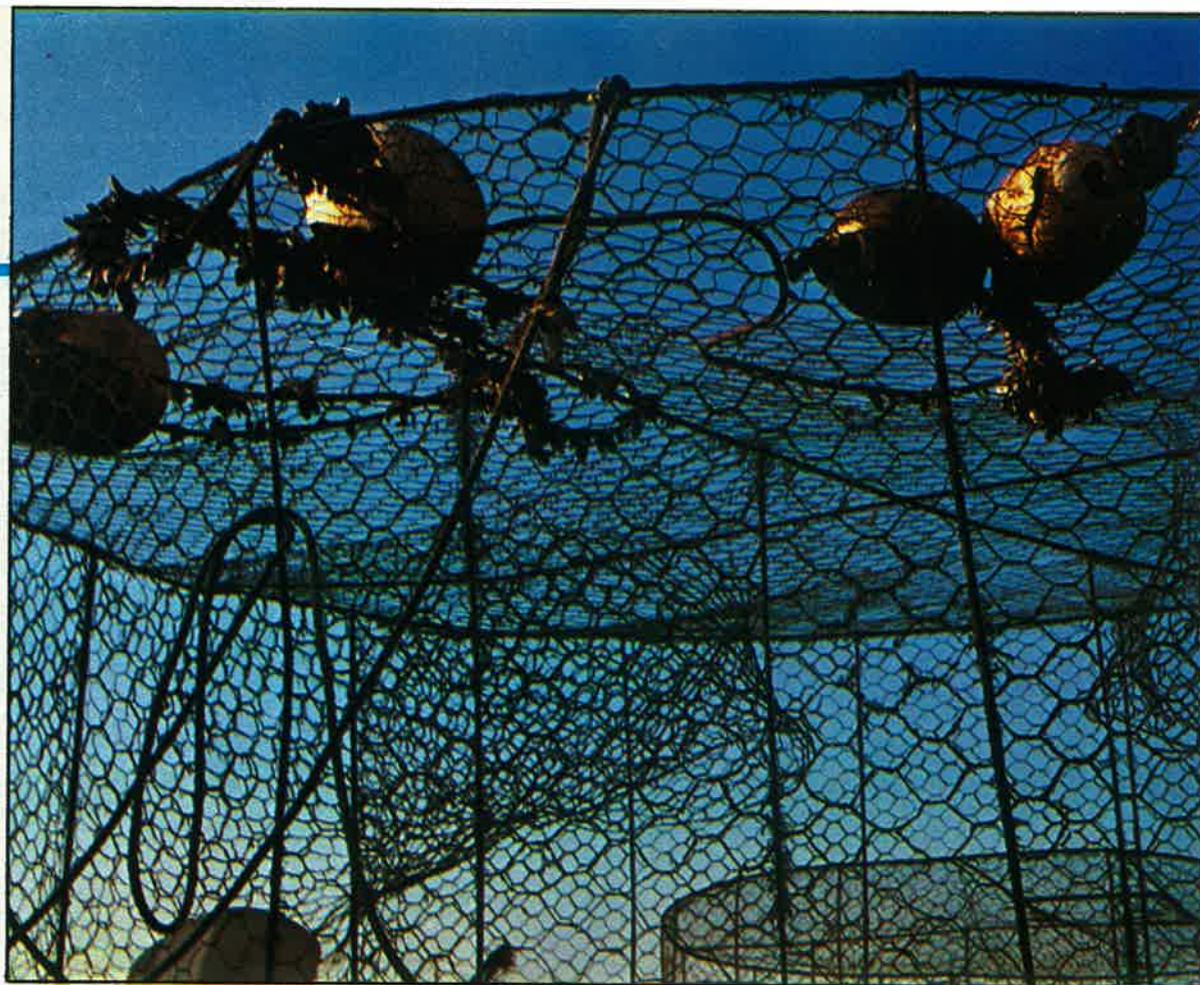
Los pescadores de Agæete vienen solicitando desde hace algunos años la creación de un puerto que los defienda de la mar gruesa que en numerosas ocasiones amenaza con destruir incluso sus embarcaciones. En la actualidad, el pequeño dique existente no es suficiente para retener los embates de las aguas. En numerosas ocasiones se ve rebasado por las olas, que llegan a alcanzar varios metros de altura.

La historia de la construcción de un nuevo puerto se remonta a 1975, fecha en que el Cabildo Insular de Gran Canaria, en un intento de potenciar la localidad como centro turístico, concibió un proyecto que incluía un muelle para embarcaciones deportivas, una playa artificial y una nueva red de acceso a la bahía de Las Nieves. Sin embargo, la propia magnitud del proyecto hizo imposible que aquél llegara a buen fin, siendo desechado por las autoridades insulares.

Posteriormente, la Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas encargó a la dirección del Grupo de Puertos de la provincia un estudio justificativo de nuevos puertos —en los primeros meses de 1978 a Eapsa (Equipo de Análisis y Proyectos, S. A.)— y la redacción de los proyectos de aquéllos que resultasen viables. El citado estudio, elaborado teniendo en cuenta factores como la capacidad de autofinanciación, complementariedad con otros puertos ya existentes y costas de implantación, desaconsejó la realización de las obras en Agæete.

No obstante, al haberse creado expectativas entre la población desde los organismos oficiales, los intereses políticos fueron más fuertes y la Dirección General de Puertos y la Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas entendieron que el Agæete debería estar incluido en el Plan de Refugios Pesqueros que se iniciaba entonces.

El primer proyecto aprobado habría supuesto un cambio notable en la vida de la pequeña villa del Norte de la isla. En él se contemplaba la construcción de un dique de 500 metros de largo y una explanada de maniobra de 146 metros de frente y 10.000 metros cuadrados de superficie. Tal como se concebía la obra, podrían atracar en los muelles barcos de tipo ferry de 100 metros de eslora y de hasta siete de calado. Los artesanales de la zona —estaba pre-



visto que el nuevo puerto atrajese a los pescadores de las localidades cercana como Sardina y San Nicolás—podrían aumentar su tonelaje y calado hasta cinco metros.

Un puerto con estas características levantó una oleada de protestas por parte de numerosos grupos ecologistas que veían en él un aumento que distorsionaría gravemente el paisaje de la bahía, desde la cual se puede contemplar una formación rocosa conocida con el nombre de “Dedo de Dios”, así como la vecina isla de Tenerife y una buena parte del agreste litoral del Norte de Gran Canaria. Igualmente su construcción habría supuesto la desaparición de dos pequeñas playas cercanas al actual dique. A la protesta se sumaron los concejales del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), en la oposición del Ayuntamiento de Agæete, que juzgaban la obra como sobredimensionada y negativa para el paisaje.

Sin embargo, para los concejales de Alianza Popular, que gobernaban el Ayuntamiento, el puerto supondría un impulso económico para la localidad, pues aportaría numerosas posibilidades de desarrollo.

Nuevo proyecto

Las obras, finalmente, fueron adjudicadas a una empresa constructora (SATO). No obstante, la contestación al proyecto, unida al cambio de signo político en las instituciones políticas del país, hicieron que la Dirección General de Puertos y Costas

ordenara la paralización de la obra, en los primeros meses de 1983, situación en la que se encuentra desde entonces y mientras llega un tercer proyecto.

En lugar del primitivo estudio, se comenzó a realizar otro nuevo modelo para la bahía de Las Nieves, que intentaba dar soluciones a las críticas planteadas con anterioridad. El nuevo intento dejaba atrás el puerto comercial tratando de adecuarse más a las necesidades reales de la población, a pesar de la inexistencia de un estudio socioeconómico de la zona. Se intentó respetar las condiciones naturales del paisaje ofreciendo las mismas prestaciones a los pescadores.

El segundo proyecto preveía la prolongación del muelle actual en 200 metros que, junto a un contradique rebasable por el oleaje, permitiría un perfecto abrigo de las embarcaciones. Las instalaciones quedarían completadas con dos pantalanes de 60 metros, una explanada de maniobra de 6.600 metros cuadrados de superficie, una rampa de varada y un depósito de embarcaciones, entre otras construcciones.

La politización del tema, no obstante, hizo que este nuevo estudio no se llevara a la práctica. Para el grupo de concejales que gobierna el Ayuntamiento, Alianza Popular, el lugar en el que se proponía construir el dique estaba equivocado, al igual que ocurría con los pantalanes. Para esta formación política el segundo proyecto afectaba más al paisaje que el primero de los proyectados. José de Armas, alcalde de Agæete, llegó a manifestar que nunca daría licencia para la construcción del segundo

puerto tal como estaba concebido, “porque siempre luché por el primero y sería como una traición”.

Los pescadores, perjudicados

Con este estado de la cuestión nadie se ha decidido a llevar adelante las obras proyectadas en el segundo estudio, que también ha acabado por caer en desgracia. Ante este panorama de desconcierto e intereses políticos, la Dirección General de Puertos está estudiando, desde finales del pasado año, la posibilidad de realizar un tercer proyecto que pueda contentar a todas las partes implicadas en el problema. En este hipotético tercer proyecto se trataría de respetar las dos pequeñas playas que flanquean al muelle actual y de hacer posible el atraque de un pequeño ferry o de un jet-foil, aunque esto no implicaría en que el puerto pudiera ampliarse.

Paralelamente, algunos técnicos piensan que ni siquiera sería necesaria la construcción de un puerto. Habría que inclinarse, más bien, por una reordenación global de la costa que incluyese diques de defensa para los pesqueros del litoral, con lo que el paisaje no se vería afectado en absoluto.

Pero mientras llega una solución, los pescadores del puerto de Las Nieves continúan esperando a que los políticos se pongan de acuerdo y se resuelvan sus problemas. Porque el mar no sabe de discusiones ni palabras vanas y continúa azotando, con todas sus fuerzas, este pequeño lugar indefenso de la costa de Gran Canaria.

(Viene de la pág. 25)

Para el primer semestre de este año, la subvención se ha extendido al transporte de bauxita. El transporte de estas 701.609 Tm. ha supuesto un ahorro en divisas de 4,5 millones de dólares, con una subvención de 90 millones de pesetas, lo que apunta la rentabilidad económica del proyecto.

También repercute la medida positivamente en la creación de empleo tanto directo como en industrias auxiliares.

Promedio de accidentes en buques nacionales

Según estadísticas del Lloyd's Register of Shipping, el promedio de accidentes de la flota nacional se ha mantenido desde el año 1976 en niveles manifiestamente inferiores a la media mundial. Solamente en los años 1976 y 1980, debido a los accidentes de los petroleros "Urquiola" y "María Alejandra", estos niveles llegaron a aproximarse a los niveles superiores. En ambos casos ocuparon un cuarto lugar.

Hay que tener en cuenta que si bien éstos fueron los niveles porcentuales de tonelaje de accidentado, ello fue debido a la repercusión que el gran tonelaje de ambos buques tuvo sobre el tonelaje nacional.

En el resto de los casos, estos promedios se han mantenido en unos niveles muy inferiores a las medias.

El año 1982, último del que se conocen estadísticas, dado que éstas se dan a conocer con un año de retraso, sobre una media mundial de tonelaje accidentado del 0,38 por 100, España se mantuvo en un 0,08, bien por debajo de países tales como USA, Italia, Canadá y por supuesto Chipre (3,62), Grecia (0,88) y Panamá (0,90).

El año 1981 sobre una media del 0,29 por 100, España no sobrepasó el 0,03 por 100, sólo mejorado por Suecia, USA y Noruega.

Se puede decir que, aun teniendo en cuenta la repercusión del accidente del "María Alejandra", durante los últimos años (79, 80, 81 y 82) España se ha mantenido en un nivel promedio (0,5355) ligeramente inferior a la media de tonelaje accidentado mundial (0,5388), durante estos últimos años.

Estadísticas de Lloyd's Register of Shipping, 1983

| | Núm. buques | T.R.B. | % | % Total mundial |
|------------|----------------------------------|---------|------|-----------------|
| 1976 | 19 | 71.422 | 1,18 | 0,31 |
| | "Urquiola": 59.723 TRB | | | |
| 1977 | 18 | 7.312 | 0,10 | 0,27 |
| 1978 | 17 | 8.824 | 0,11 | 0,42 |
| 1979 | 14 | 27.895 | 0,34 | 0,54 |
| 1980 | 17 | 138.186 | 1,70 | 0,43 |
| | "María Alejandra": 122.599 TRB | | | |
| 1981 | 8 | 2.846 | 0,03 | 0,29 |
| 1982 | 9 | 6.142 | 0,08 | 0,38 |
| 1983 | 22 | 146.193 | | |
| | "Castillo Bellver": 138.823 TRB. | | | |

Presupuesto de la Marina Mercante para 1984

Inversiones reales totales (en millones de pesetas):

| 1984 | 1983 | % |
|---------|-------|-------|
| 1.535,2 | 885,3 | 73,41 |

— Programa de transportes marítimos:

| 1984 | 1983 | % |
|-------|-------|-------|
| 779,2 | 666,7 | 16,87 |

El desglose del programa de transportes marítimos es el siguiente:

Construcción del primer remolcador de altura de propiedad estatal:

| | |
|-------|-------|
| 521,7 | 499,4 |
|-------|-------|

Construcción de embarcaciones de productos dispersantes para recogida de hidrocarburos:

| | |
|-------|-------|
| 108,7 | 104,8 |
|-------|-------|

Control del tráfico marítimo:

| | |
|------|------|
| 65,3 | 62,5 |
|------|------|

Plan informático:

| | |
|------|---|
| 62,6 | — |
|------|---|

Red de telex de seguridad de la vida humana en el mar:

| | |
|------|---|
| 20,9 | — |
|------|---|

— Programas de educación:

| 1984 | 1983 | % |
|------|-------|--------|
| 756 | 218,6 | 245,84 |

El desglose del programa es el siguiente:

Objetivos docentes, entre los que se encuentran la adaptación de un mercante como buque escuela para la marina civil, la construcción de un segundo velero escuela y la construcción de las Escuelas Superiores de la Marina Civil de Gijón y Santander.

Transferencias de capital totales

(en millones de pesetas)

| 1984 | 1983 | % |
|----------|--------|--------|
| 11.521,7 | 12.450 | — 7,46 |

Programa de primas a la construcción naval:

| | |
|--------|--------|
| 11.000 | 12.000 |
|--------|--------|

Programa de apoyo a empresas de navegación:

| | |
|-------|-----|
| 521,7 | 450 |
|-------|-----|

El total de inversiones en operaciones de capital de la Dirección General de la Marina Mercante asciende en 1984 a 13.057,4 millones de pesetas.

**ANTIINCRUSTANTES
AUTOPULIMENTANTES
PARA PESQUEROS**

HEMPEL



- Ausencia total de incrustación
- Ahorro de combustible por:
 - Ausencia total de incrustación
 - Pulimentación del antiincrustante

SISTEMA BICAPA HEMPEL'S ANTIFOULING 7673 -7674

para velocidades de navegación bajas y muy bajas y periodos de inactividad prolongados.

Pinturas Marinas Hempel, S. A. E.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - BARCELONA
Teléfono: 725 05 00 - TELEX 52.754 hemp e

Profunda ordenación del transporte marítimo regular

Madrid

A propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 28, aprobó un Real Decreto de Ordenación del Transporte Marítimo Regular, mediante el cual se procede a una regulación más estricta de las líneas marítimas regulares internacionales y de cabotaje sujetas a régimen de autorización.

El Ministerio de Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, establecerá los servicios españoles de líneas marítimas regulares internacionales y líneas marítimas regulares de cabotaje, así como la admisión a ellos de nuevos buques.

Para la concesión de las autorizaciones, dice el Real Decreto, se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

- Existencia o no de servicios de líneas prestando el mismo o análogo tráfico que el solicitado.
- Adecuación razonable de la oferta de buques a la demanda actual.
- Adecuación de las características técnicas del buque o buques al servicio de línea.

— Ajuste de las frecuencias y regularidad en las escalas a las necesidades de los usuarios.

— Título en virtud del cual la empresa naviera solicitante dispone del buque o buques para su explotación.

Además —continúa el Real Decreto—, en la Dirección General de Marina Mercante se llevará un registro de inscripciones de líneas regulares y las empresas navieras presentarán a la dirección General las solicitudes de establecimiento de servicios regulares nuevos con dos meses de antelación a la fecha prevista de su inauguración.

De acuerdo con este Real Decreto, los servicios españoles de líneas marítimas regulares internacionales, los servicios de líneas marítimas regulares de cabotaje que existen en la actualidad o que se autorizan en el futuro tendrán que someterse su actividad al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Publicidad de los itinerarios, frecuencias, tarifas y condiciones generales para su aplicación.
- Regularidad del servicio.
- Estricta aplicación a los usuarios de las tarifas y condiciones del transporte establecidos y publicados.
- Transporte de carga general.

Sistema para subvencionar gasóleo a la Marina Mercante

Madrid

El "Boletín Oficial del Estado (BOE)" publicó el 11 de abril un orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones sobre el procedimiento de pago de las subvenciones de gasóleo para la Marina Mercante. Se reconoce a la Caja Postal de Ahorros la condición de caja pagadora del Tesoro Público a los efectos de atender el pago de dichas subvenciones.

El propósito de dicha disposición es agilizar la instrumentación del pago de la subvención establecida por acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de mayo de 1982, publicado por resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 31 de mayo de 1982 ("BOE" de 2 de junio).

La disposición final del Real Decreto faculta al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para dictar las normas para su desarrollo y dispone lo siguiente: A fin de agilizar el pago de las subvenciones al combustible suministrado a la flota mercante, se establece un sistema de cobro mediante vales, que serán expedidos por las Comandancias y Ayudantías de Marina, en su carácter de delegaciones periféricas de este Ministerio. Dichos vales facultarán a los armadores o fletadores españoles de los buques mercantes nacionales menores de 10.000 Trb (con excepción de los inscritos en la quinta lista del Registro de Matrícula de Buques) para el cobro directo de la subvención en las oficinas de la Caja Postal de Ahorros, previos los trámites que se señalen.



EFE

Secretario general de la OCDE. El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero (derecha), se entrevistó en su despacho con el secretario general de la OCDE, Emile van Lennep. Trataron de la situación actual de la agricultura y pesca en nuestro país.

Cuatro pesqueros españoles, retenidos en Tánger

Rabat

Cuatro pesqueros españoles están retenidos en el puerto de Tánger acusados de faenar en aguas marroquíes, según confirmaron a Efe fuentes del Consulado español en esta ciudad.

Los pesqueros "Jaime Manuel", "Mar de Plata" y "Madres de la Paz", todos ellos de Puerto de Santamaría, fueron conducidos al puerto de Tánger.

Tres horas más tarde llegó al puerto el pesquero "Niágara", con base en Alicante.

Según reconocieron algunos tripulantes, las embarcaciones fueron capturadas por patrulleras de la Marina Real marroquí dentro de las 12 millas de aguas exclusivas de Marruecos, fijadas en el acuerdo bilateral del pasado mes de agosto.

Los cuarenta tripulantes se encuentran en buen estado y a la espera de que las autoridades marroquíes fijen la cuantía de las multas que les serán impuestas.

Una patrullera marroquí ha llevado la documentación al puerto de Casablanca, donde serán realizados los trámites habituales.

Medios próximos al Consulado español en Casablanca estiman que los pesqueros pueden quedar retenidos durante siete o diez días, al igual que los apresados a finales de febrero y principios de marzo.

Las autoridades marroquíes —indican los mismos medios— han prolongado últimamente los trámites burocráticos, aplicando estrictamente las normas vigentes, por lo que los pesqueros españoles siguen pagando en muchos casos las multas mínimas (48.000 pesetas), pero

son retenidos durante más de una semana en lugar de tres o cuatro días como antes.—Efe.

Salvamento de nueve senegaleses

RICARDO MARTIN, Dakar

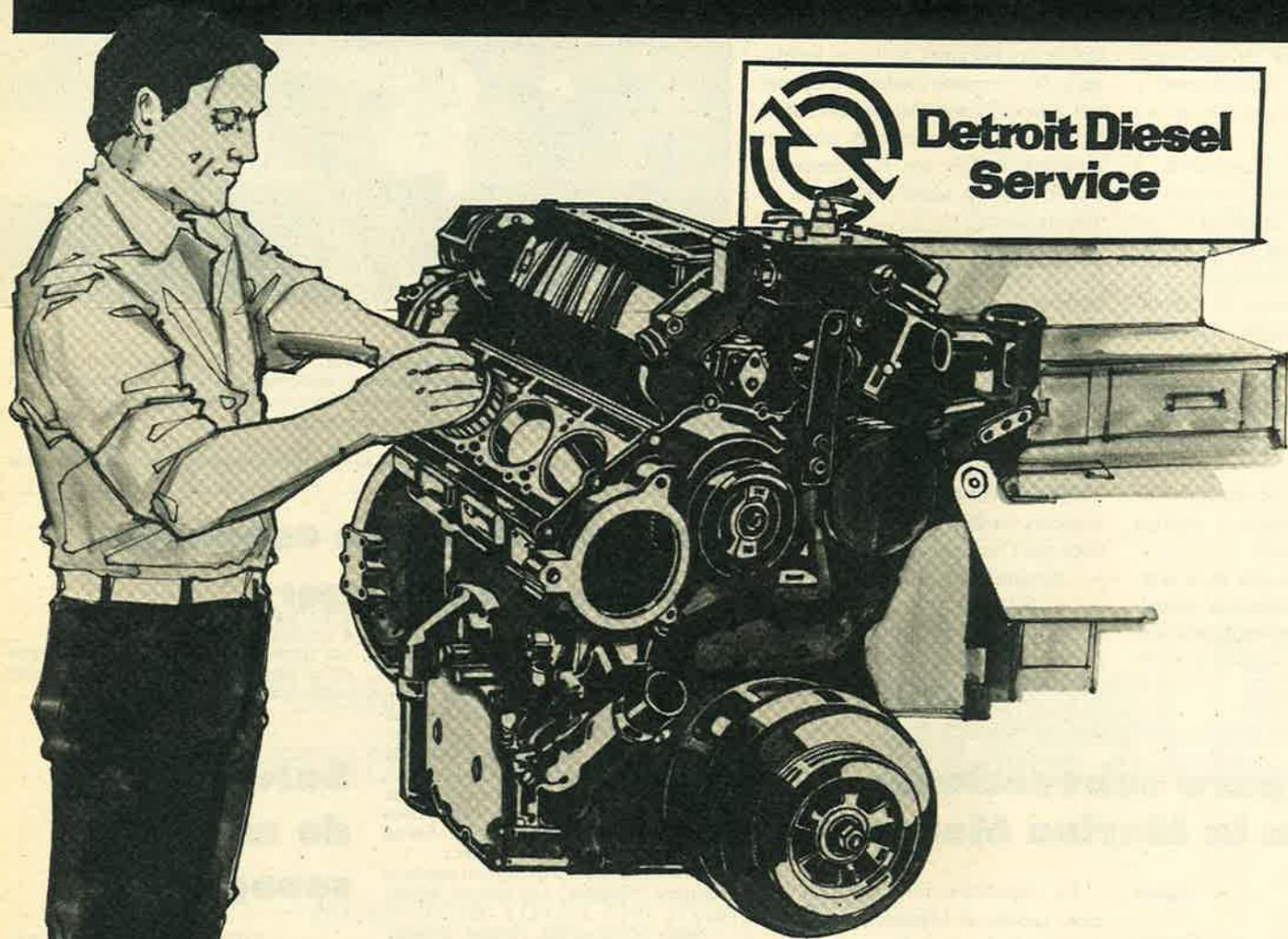
El buque pesquero-congelador español "Mirador de Fito", matrícula de Vigo, que faena en aguas sudafricanas (Namibia), ha salvado la vida a nueve naufragos senegaleses.

El pasado día 21 de marzo, cuando se dirigía en ruta hacia Namibia, el pesquero español divisó, a la altura de Guinea Bissau, una piragua a la deriva que demandaba socorro. Inmediatamente, el capitán, Serafín Blanco, dispuso el salvamento de los naufragos que fueron rescatados y la piragua subida a bordo del barco.

Los naufragos refirieron haber salido del Norte de Senegal (Puerto de Saint Louis) y llevar, debido al mal tiempo, cuatro días a la deriva. Informaron también que un compañero había desaparecido en la mar.

El gesto de los pescadores españoles, que se desviaron de su ruta (perdiendo dos días de navegación) para llevar a los naufragos a Dakar, ha sido muy agradecido por los familiares de los mismos y por las autoridades de Senegal.

Nuestro personal ha sido adiestrado en fábrica para poder proporcionar a usted el mejor servicio.



- Mecánicos adiestrados en fábrica
- Equipo y herramientas especializados
- Existencias completas de repuestos genuinos
- Motores de intercambio de servicio
- Instalaciones de dinamómetros
- Servicio inmediato donde usted lo necesite
- Respaldo de distribuidores en toda la nación

DISTRIBUIDOR:

MIGUEL ORTEGA S.A.,



Avenida de Burgos 87. Madrid 34. Teléfono: 766 1111 Télex: 22456 MOSA-E

"El año 2000 habrá una fortísima franja de polución en el Mediterráneo, entre Marsella y Génova"

De seguir en la misma proporción los vertidos residuales, para el año 2000 habrá una franja de fortísima polución entre Marsella y Génova, que ocupará además una amplia e irrecuperable zona contaminada de varias millas mar adentro. Esta grave premonición, hecha por el biólogo francés Jean-Claude Moreteau, formaba parte del comentario del film "Poluciones y daños en el litoral mediterráneo", que se proyectó en el transcurso de las Jornadas Internacionales sobre el Medio Ambiente, celebradas en Madrid durante los días 9 y 21 del pasado mes de marzo. Estas sesiones fueron organizadas por la Dirección General del Medio Ambiente, del Ministerio de Obras Públicas (MOPU).

TASIO CAMIÑAS

En las Jornadas Internacionales sobre el Medio Ambiente estaban previstas diez conferencias y un acto de presentación, en el cual el oceanógrafo francés Jacques Cousteau debía de hablar sobre los peligros de contaminación que amenazan al Mediterráneo. Esta conferencia preliminar, junto con la segunda y la última del programa, fueron suspendidas por incomparecencia forzada de los conferenciantes. En términos generales se habló de la degradación ambiental, de las fuentes y recursos naturales, tanto continentales como marinos, y del papel irresponsable del hombre en este proceso. Se dieron a conocer los programas que están siendo llevados a la práctica en estos momentos, patrocinados por diversas organizaciones internacionales, y cuyo fin es controlar los abusos que, en materia de medio ambiente en general, se vienen sucediendo en todos los rincones del planeta.

Acción del hombre y polución

El director del Plan de Acción del Mediterráneo, Aldo Manos, hizo una exposición informativa sobre los contenidos de dicho plan y las medidas que se están tomando, sobre todo de cara a paliar la contaminación por vertidos de hidrocarburos en alta mar y la degradación constante de las zonas costeras por la acción desmedida del hombre. En este sentido, y aunque no formaba parte de las Jornadas, tuvo lugar, paralelamente, en un salón de actos del Centro Cultural de la Villa, la proyección de una película científico-educativa (premiada en varios certámenes internacionales) titulada "Poluciones y daños en el litoral mediterráneo", del biólogo francés Jean-Claude Moreteau. La filmación fue presentada conjuntamente por un delegado del Ayuntamiento de Madrid, un miembro de la Federación de Amigos de la Tierra y el subdirector general de Medio Ambiente (CEOTMA), Joaquín Ros, quien fue a su vez, el presidente de las Jornadas.

La película reflejaba, de forma dramática y realista, las consecuencias negativas que sobre la flora y fauna marinas están produciendo los vertidos residuales y las construcciones indiscriminadas en el litoral mediterráneo francés, a la altura de Toulon. Las cámaras mostraban cómo el suelo, las plantas marinas, el coral, las algas y todas las demás materias orgánicas que forman parte del equilibrio biológico marino estaban totalmente contaminadas por el fango y los desechos, en un radio de unas 65 hectáreas, en el cual el único ser vivo era una especie de sanguijuela negra, de aspecto y movimientos desagradables. Decía el comentarista del film que, de seguir en la misma proporción los vertidos residuales, se calcula que para el año 2000 habrá una franja de fortísima polución entre Marsella y Génova, que ocupará además una

amplia e irrecuperable zona contaminada de varias millas mar adentro.

Pero volviendo a las Jornadas sobre el Medio Ambiente, celebradas en la sala de exposiciones del MOPU, diremos que Jean-Pierre Ribaut, jefe de la División de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Consejo de Europa, habló, entre otras cosas, de la influencia negativa que sobre las zonas marítimas costeras en general tiene actualmente el abusivo uso de toda clase de pesticidas. Se refirió también a la irracional y persistente manzanza mundial de cetáceos (caso de las ballenas), pese a las normativas que tratan de defender a esta y otras especies marinas. El señor Ribaut dijo que unas 145 especies piscícolas corren el peligro de desaparecer, lo que representa casi el 47 por 100 de todas las especies animales existentes en Europa.

Vertidos radiactivos en el mar

Asimismo tuvo lugar la presentación de la revista "Información Ambiental", la cual tendrá una periodicidad trimestral y que, a decir de su director, Fernando Martínez Salcedo, tratará básicamente de concienciar al hombre de la calle en la problemática del medio ambiente, desde un punto de vista meramente informativo. En el número cero se dedicaban cuatro páginas a temas relacionados con el mar, además de la publicación de un amplio informe-resumen sobre vertidos de residuos radiactivos al mar, elaborado por la Comisión Interministerial de Medio Ambiente. Sobre este particular hizo una clara exposición el subdirector general de Medio Ambiente, Joaquín Ros. Habló de la situación conflictiva en que se encuentra actualmente el tema de los vertidos, a raíz de la resolución presentada por el Gobierno español en la Convención de Londres celebrada en febrero de 1983. En esta resolución se pidió la interrupción de los vertidos nucleares en el fondo marino hasta que no se efectue un informe científico sobre los efectos que estos vertidos podían ejercer en los ecosistemas marinos en un futuro próximo.

Los depósitos se han interrumpido temporalmente, pero no se ha llegado a un acuerdo legal sobre el tema, debido a que los países que llevaban a cabo estos vertidos con más frecuencia —Reino Unido, Bélgica, Suiza y Holanda— alegan que el suelo marino no es propiamente un medio marino, y por eso tratan ahora de hacer valer su postura de "enterrar" en el subsuelo los materiales altamente radiactivos, con las consecuencias nefastas que esto pudiera traer en un tiempo no muy lejano. Digamos, a nivel indicativo, que en la fosa atlántica, situada a unos 700 kilómetros de las costas gallegas, se han depositado hasta la fecha 94.603 toneladas de estos residuos. Se ha comprobado científicamente que tales residuos tóxicos, con el tiempo, pueden llegar a liberarse de sus recipientes y, dada su alta radiactividad, contaminar a

los peces, con lo que la posible captura y posterior ingestión de éstos por el hombre podría provocar en su organismo trastornos de tipo cancerígeno e incluso graves mutaciones genéticas.

Este conflictivo asunto, que se espera pueda ser solucionado durante una reunión a celebrar el próximo junio entre representantes de numerosos países, también fue mencionado por el señor Sasamura, director de la División del Medio Ambiente Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI). El señor Sasamura habló además de los convenios internacionales existentes relacionados con el medio marino y su protección, refiriéndose a los trabajos que esta organización lleva a cabo en temas como la seguridad de los mares y los buques, y el control de la contaminación del mar por barcos y vertidos. En opinión del conferenciante japonés, los hidrocarburos son una fuente muy importante de contaminación del medio marino, y ésta se produce generalmente por el transporte, los accidentes y las prospecciones petrolíferas en alta mar. Señaló el señor Sasamura que en 1973 los buques vertieron 6,1 millones de toneladas de hidrocarburos al mar, cifra que en 1983 se había reducido a la mitad. Se refirió también al notable problema que representaban los buques-tanque al limpiar sus cisternas o depósitos, ya fuera cerca de los puertos o mar adentro; y que para paliar en lo posible este hecho se había puesto en marcha una legislación que prohibía, entre otras cosas, verter más de 60 litros por milla en un área de 50 millas próximas a la costa. Hizo alusión a las dificultades que encuentran para hacer cumplir estas normativas, pese a que la Comisión de Responsabilidad Civil creada por la OMI había impuesto ya a algunas compañías petrolíferas multas por valor de unos 50 millones de dólares.

El agua y la biosfera

Michel Batisse, director general de Ciencias Medioambientales y Recursos Naturales de la UNESCO, cerró el ciclo de conferencias y explicó la labor realizada por los distintos organismos que la UNESCO tiene encomendados a la salvaguardia del medio ambiente. Para ello se emplean al año —dijo— unos 30 millones de dólares. Dio un repaso al amplio programa MAB (el hombre y la biosfera), puesto en marcha por su organización, el cual, a su vez, ha creado comisiones para estudiar y defender el subsuelo, el agua, el mar y el suelo. Puso un cierto énfasis al hablar de los trabajos de investigación que se están llevando a cabo en numerosos puntos del planeta, con recogida de abundantes muestras y datos científicos tanto en zonas marítimas como continentales, que en definitiva sirven para ampliar conocimientos sobre los océanos, los recursos, la pesca, los secretos del clima, la energía y la biosfera, tristemente, cada día más deteriorada por la mano del hombre.

La Convención de Londres no prohibió los enterramientos de vertidos radiactivos

Londres

La Convención de Londres sobre vertidos al mar ha reconocido la posibilidad de que en el futuro se puedan enterrar residuos de alta radiactividad bajo el lecho marino. La octava reunión de la Convención acabó con un informe final, fruto del "consenso" entre los 36 países asistentes, en el que se especifican las condiciones que permitirían el enterramiento de desechos de alta radiactividad bajo el fondo de los océanos.

"No se pueden realizar estos depósitos —dice el informe— hasta que se pruebe que son tecnológicamente factibles, aceptables para el medio ambiente, y una vez establecido que estas sustancias han sido completamente aisladas del medio marino". Asimismo, el texto final de la reunión pide que se habilite, bajo la Convención de Londres, "un mecanismo regulador" que controle el enterramiento de tales productos radiactivos.

Este acuerdo supone un claro revés para las expectativas de una gran mayoría de países miembros de la Convención, que pretendían la prohibición, sin más, de los enterramientos bajo el lecho marino. Una resolución de la propia asamblea de Londres recoge este criterio en los términos en que ha sido copatrocinado por las delegaciones de los países escandinavos, Alemania Federal, República Dominicana, Irlanda, Nauru y España.

Pero ha sido la voluntad del "consenso" y la presión de los representantes de Estados Unidos el último determinante que ha impedido la votación sobre este proyecto, al que llegaron a sumarse 17 de los 36 países representados en la Convención.

Según parece, la propia delegación española fue aconsejada desde Madrid —concretamente por el Ministerio de Asuntos Exteriores— que no llevara el proyecto a votación.

El presidente de la representación española, José Luis Pardos, comentó a los periodistas que el temor de ciertos países a enfrentarse con Estados Unidos hubiera reducido el número de votantes a favor del proyecto que copatrocinaba España, claramente mayoritario y, en todo caso, el único que incluía la prohibición total de los enterramientos.

Hasta ahora, la Convención de

(Pasa a la pág. 46)

La convención de Londres

(Viene de la pág. anterior)

Londres prohíbe el vertido de residuos de alta radiactividad —esto es, simple almacenamiento de los mismos “sobre” el fondo del mar—, por lo que la mayoría de los países pretendía que el enterramiento de los mismos “bajo” el lecho marino fuera, igualmente, rechazado por el texto oficial. Los ecologistas españoles que asistieron a la asamblea de la capital británica echaron la culpa al “timo del consenso” y a la voluntad

de bloquear las votaciones, incluso cuando hubieran sido favorables.

La Convención de Londres permite los vertidos de residuos de baja y media radiactividad, si bien el futuro de estas prácticas dependerá del informe que elaboren y presenten a las partes contratantes dos grupos sucesivos de expertos internacionales.

Sin embargo, actualmente no se hacen vertidos al mar de productos radiactivos por el boicot decidido del Sindicato Británico de Marinos.—Efe.

La Sanidad ante las catástrofes

San Sebastián

La necesidad de coordinar en un centro —con mando único— todas las situaciones catastróficas fue una de las fundamentales conclusiones aprobadas por los técnicos y expertos que participaron en las Jornadas sobre Aspectos Sanitarios ante Situaciones Catastróficas, celebradas los días 15 y 16 de marzo en San Sebastián.

Dichas Jornadas estuvieron organizadas por la Unidad de Acción Sanitaria y Consumo, del Ministerio de Sanidad y Consumo, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud y la Dirección General de Protección Civil, y fueron clausuradas por el ministro de Sanidad.

En el acto de apertura, el consejero de Sanidad y Seguridad Social del País Vasco, Javier Aguirre, que lo presidió, agradeció la colaboración de las diversas administraciones del Estado en los momentos difíciles por los que pasaron en las últimas inundaciones.

En una de las mesas redondas de las Jornadas participó el Instituto Social de la Marina, representado por el director del Centro Radio Médico Español, Juan Bartolomé Martín, quien se refirió a la necesidad de que se estudie en profundidad el problema de las situaciones catastróficas en el medio marino y concretamente en el transporte marítimo, e hizo las siguientes propuestas: Crear unos servicios profesionales de salvamento y rescate marítimos; organizar cursos para formación de expertos en esta materia y fomentar el intercambio y la colaboración internacional, tanto para las experiencias como para operativos catastróficos.

El Decreto de Servicios Mínimos

Madrid

La Sala Tercera del Tribunal Supremo ha fallado a favor del Sindicato Español de Oficiales de Marina Mercante (SEOMM) en el recurso presentado contra el Decreto de Servicios Mínimos establecidos con motivo de la convocatoria de una huelga.

El SEOMM convocó en el mes de julio de 1983 una huelga del personal oficial embarcado en buques de compañías públicas. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones decretó unos servicios mínimos cuya aplicación, a juicio de este sindicato, lesionaba el derecho constitucional a la huelga de este colectivo.

El recurso contencioso-administrativo presentado por el SEOMM contra este Decreto fue fallado a su favor por la Audiencia Nacional.

Contra este fallo recurrió la Administración y, por último, el Tribunal Supremo confirma la sentencia anterior.

El SEOMM está integrado en la Confederación Española de Organizaciones Profesionales de Cuadros (CEOPE).—Efe.

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



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

Productos tales como:

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

plen los exigentes requisitos de los actuales equipos.

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

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



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

TEXACO CANARIAS, S.A.
Capitán Haya, 38 - MADRID-20
Tels.: 279 15 15/279 22 57 - Télex: 43543

Marruecos aplicará penas de prisión

Santiago de Compostela

Marruecos endurece su postura contra los pescadores españoles que, de forma ilícita, pesquen en sus aguas jurisdiccionales, según un telex enviado por la Embajada de España en Rabat a las cofradías gallegas.

El texto de la comunicación indica que el Gobierno marroquí advierte de la intención de aplicar penas incluso de prisión para los culpables y multas mucho más elevadas que las que están imponiendo en la actualidad, que se agravarian aún más en caso de reincidencia.

La Administración pesquera española hace saber a las cofradías de pescadores que respetará escrupulosamente las competencias jurisdiccionales marroquíes en estos términos y que no intervendrá para intentar rebajar las sanciones en caso de que se produzcan.—Efe.

Federación Gallega de Mariscadores

Santiago de Compostela

Fue presentada en Santiago la Federación Gallega de Mariscadores, que pretende ser un interlocutor válido ante las Administraciones central y autónoma para resolver los problemas del sector.

La Federación, que agrupa a más del 90 por 100 de las cofradías de pescadores de Galicia, viene a cubrir el vacío organizativo existente y trata de unificar criterios para enfrentarse a las cuestiones prioritarias del marisqueo, centradas en la vigilancia y producción.

Los mariscadores gallegos denunciaron las graves repercusiones que el furtivismo tiene para el sector, debido fundamentalmente, según señalaron, a la confusión de competencias entre las Administraciones central y autónoma y a la falta de rigor en la vigilancia.

“Hay una cadena bien organizada de comercialización, a través de los parques de cultivo privado y de las cetáreas, que angordan la especie inmadura, cortando así el ciclo reproductivo”, denunciaron los mariscadores.

Manifestaron, asimismo, que la Administración gallega no da respuesta a estos problemas, así como a la profesionalización del mariscador y a la necesidad de establecer una cooperación con los científicos para la racionalización del sector.

Explicaron que son miles de toneladas de marisco que entra, congelado o enlatado, desde países africanos y Portugal, a través de depuradoras, y que van a los mercados sin hacer constar su origen.—Efe.



Capitán general del Cantábrico. El almirante Joaquín Contreras (en el centro de la fotografía), durante el acto de su toma de posesión del cargo de capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, celebrado en el salón del trono de la Capitanía General del Ferrol. Asistieron las primeras autoridades civiles y militares.

Ayuda para el marisqueo

Santiago de Compostela

El conselleiro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Fernando Garrido Valenzuela, se ha dirigido al ministro de Agricultura para que el Gobierno central asigne medios económicos para el marisqueo y la acuicultura.

El conselleiro de Agricultura solicita que se arbitre la normalización y regularización de personal y bienes afectos a los servicios de marisqueo y acuicultura a través de las asignaciones correspondientes en los presupuestos generales del Estado.—Efe.

Reunión internacional sobre puertos, con sede en Vigo

Vigo

Vigo será sede de una reunión internacional de expertos para el estudio de los problemas planteados por los puertos, según decidió aquí la Conferencia Permanente de los Poderes Locales y Regionales del Consejo de Europa (CPLRE), celebrada en Ponta Delgada (Azores).

El anuncio fue hecho por Alian Chenard, presidente de la CPLRE y vicepresidente de la Asamblea Nacional Francesa, y por el vicepresidente de dicho organismo europeo y alcalde de Vigo, Manuel Soto Ferreiro.

Chenard y el alcalde de la ciudad gallega participaron en la segunda conferencia que sobre las regiones insulares europeas celebró el Consejo de Europa en Ponta Delgada, capital de la isla de San Miguel, del archipiélago Atlántico portugués de las Azores.

La fecha de la reunión de Vigo será decidida el próximo día 20 de junio en Estrasburgo (Francia), pero según informó a Efe Soto Ferreira, será en la segunda quincena de junio o en la segunda quincena de septiembre del próximo año.

Los puertos plantean problemas de tipo territorial y urbanístico con incidencia en las regiones y ciudades donde se enclavan y también problemas de orden económico y social.

El Consejo de Europa, a través de la CPLRE, desea abordar esta temática con una perspectiva continental que no olvide las interrelaciones portuarias, no sólo a nivel nacional, sino también internacional.—Efe.

Siete millones de multa a un pesquero

San Sebastián

A siete millones de pesetas asciende la multa impuesta por las autoridades inglesas al pesquero gallego “Aliba”, acusado de pescar sin licencia en aguas comunitarias y que se encontraba detenido en el puerto de Plymouth, informó Onda Pesquera.

Por otro lado, el pesquero gaditano “Robert Kennedy” ha tenido que abonar una sanción de 1.600.000 pesetas por faenar ilegalmente en aguas argelinas y ya ha abandonado el puerto de Nebun para dirigirse a su base de Barbate.—Efe.

Encuentro sobre Pediatría

Vigo

El I Encuentro sobre Pediatría, dirigido a pediatras hospitalarios y médicos generales, dio comienzo el 7 de marzo en la Casa del Mar de Vigo, con una conferencia del doctor Fontoria, jefe del Servicio de esta especialidad en el Hospital Montecelo de

Pontevedra, sobre “El niño que cojea”. Este curso se enmarca dentro del II Ciclo de Formación Continua para Posgraduados Médicos que dirige el doctor Álvarez Blázquez, médico-inspector del Instituto Social de la Marina. La coordinación del mismo corre a cargo de los pediatras José Pereiro e Inmaculada González.

Proponen boicotear el pescado de la CEE

Vigo

Los armadores de la provincia de Pontevedra, cuyos barcos faenan en aguas de la Comunidad Económica Europea, publicaron un comunicado en el que piden a la población de Vigo que se abstengan de consumir pescado fresco, marisco y angulas procedentes de la Comunidad.

También solicitan la solidaridad de otros sectores productivos de la nación, “porque entendemos que esta es la hora de sacrificarse todos por la pesca”. Este boicot a los productos pesqueros comunitarios afecta igualmente a la “centolla” francesa y al “buey” inglés.

Los armadores piden que se reinicien las conversaciones pesqueras con la CEE, para negociar un acuerdo definitivo hasta el ingreso de España en aquella organización.

También solicitan que se suban inmediatamente los derechos compensatorios de todas las especies citadas, con objeto de anular las licencias que pudieran estar en vigor, y que el consumo se desvíe hacia especies de producción nacional, como el mejillón y la almeja.

La prohibición de faenar en aguas de la CEE afecta a unos mil pescadores del puerto de Vigo e indirectamente a ocho mil trabajadores en tierra.

Fuentes de la Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo han manifestado que a partir de primero de año la situación puede resultar dramática, porque al amarre de los 62 barcos que faenan en aguas comunitarias hay que sumar los 250 barcos —arrastreros, palangreros, de cerco y trasmallo— que no lo pueden hacer en aguas de Portugal.

Estas mismas fuentes consideran que la Comunidad Europea está haciendo inviable la pesca para los armadores del puerto de Vigo “porque este año pretenden contingentar las especies de rape y gallo y si no nos permiten capturar más del 3 por 100 de esas dos especies, fundamentales en nuestras capturas, de alguna manera nos están echando de aquellas aguas”.

Ante esta situación, los armadores vigueses vuelven a incidir en una denuncia hecha reiteradamente al Gobierno; la de solicitar el cierre de las importaciones de pescado fresco, tanto de países de la CEE como de Portugal, mientras se mantenga amarrada la flota, “porque lo que pretenden es pescar ellos y venderlos después el producto”.—Efe.

La Coruña

Conferencia sobre tráficos especializados

La Coruña

Del 22 al 24 del próximo mes de mayo se celebrará en La Coruña la IX Conferencia Técnica Nacional de International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA), según se acordó por el comité organizador, el pasado 6 de marzo.

El tema de esta Conferencia será monográfico y tratará sobre tráficos especializados, estructurándose sobre seis ponencias, presentadas por prestigiosos técnicos relacionados con la manutención de mercancías en sus diferentes facetas.

Dos pesqueros, multados por Gran Bretaña

La Coruña

Dos pesqueros con base en el puerto de La Coruña que habían sido apresados por lanchas británicas han sido sancionados con multas. Al barco "Amelia de Llano" le fue impuesta una sanción de 4.378 libras esterlinas (algo menos de un millón de pesetas), y al "Quince de Mayo", 3.946 libras (cerca de 900.000 pesetas). Ambos faenaban en aguas comunitarias.

La Asociación de Armadores del Puerto de La Coruña ha expresado su indignación por el hecho de que todavía no se hayan recibido las nuevas licencias ni las normas de funcionamiento, por lo que los barcos apresados faenaban bajo las condiciones del año pasado.

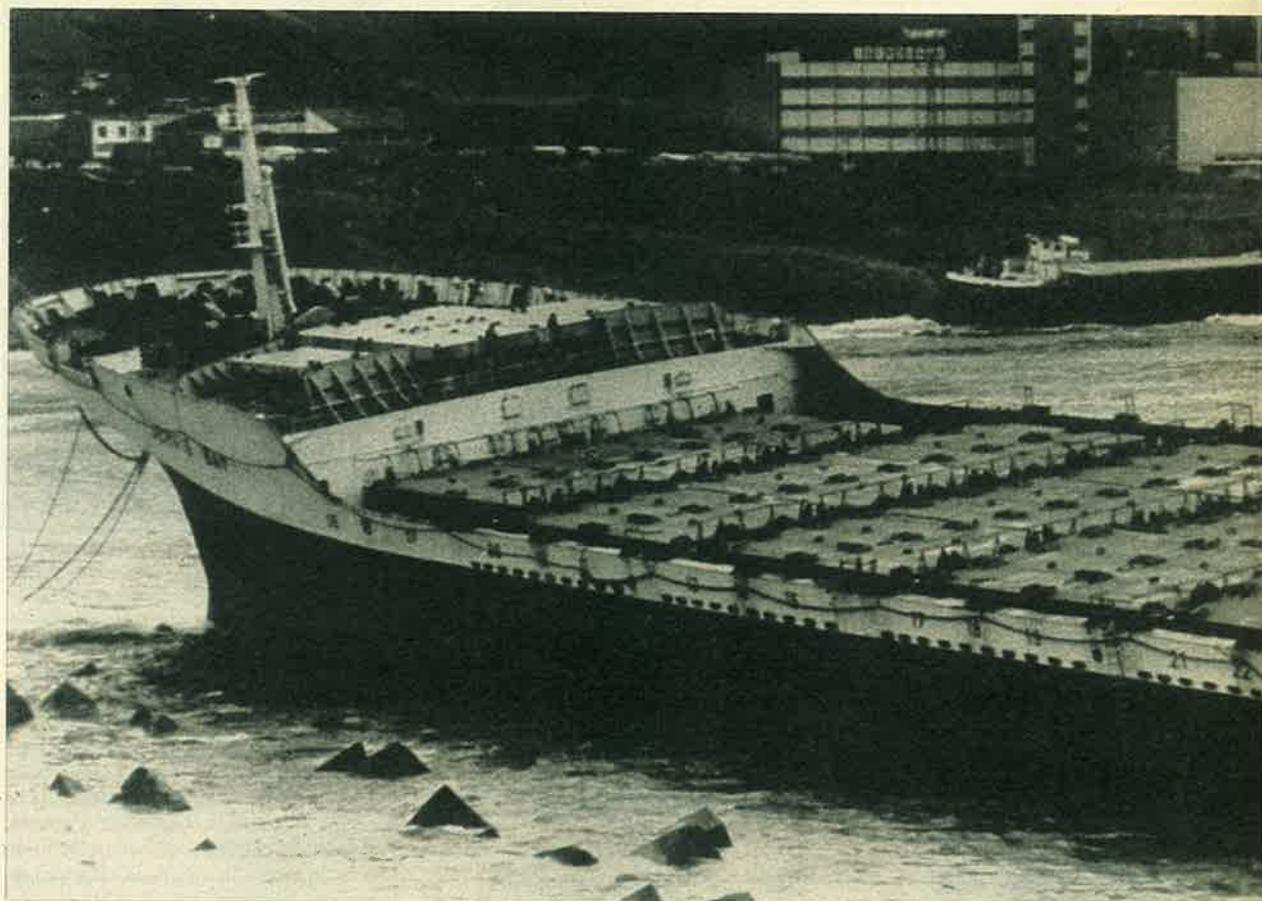
Desaparece el maquinista del "Urlea"

Madrid

El segundo maquinista del carguero español "Urlea", hundido frente a las costas de Finisterre (La Coruña), fue visto por sus compañeros cómo era arrasado por una ola, según informó el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante.

Los demás tripulantes, siete, fueron recogidos de una balsa salvavidas por el mercante español "Loredo" y llegaron al puerto portugués de Leixoes.

El "Urlea", de 797 toneladas de peso muerto, fue construido en 1970



EFE

Encallan en enero. Una extraña "predilección" o el simple azar —dice la fotonoticia de Efe— debe ser lo que hace encallar, siempre en enero, a los barcos, que dan con sus cascos en las rocas del puerto de Bilbao. En veinte días —sigue diciendo la mencionada agencia—, dos barcos han encallado frente al puerto de Santurce. En primer plano, el navío británico "Jervis Bay"; al fondo, el alemán "Birgit Sabban".

y pertenecía a la Naviera Transbalear. Se dedicaba al tráfico de cabotaje y transportaba madera desde Corme (La Coruña) a Agadir (Marruecos).

El carguero, con matrícula de San Sebastián y con base en Palma de Mallorca, se hundió a cuatro millas al Oeste de cabo Finisterre, a causa del fuerte temporal que azotó las costas gallegas.—Efe.

Gijón

El Musel recibe pesqueros de la CEE

Gijón

El puerto pesquero de El Musel, de Gijón, ha comenzado a recibir buques que faenan en aguas de la Comunidad Económica Europea y que comercializan sus capturas en España a través de estas instalaciones portuarias.

La Cofradía de Pescadores ha llegado a un acuerdo con una compañía mixta hispano-británica para que, cada semana, uno de sus buques entre en El Musel con sus capturas de siete u ocho días en aguas de la CEE.

El primero de los buques que des-

cargó su pesca en El Musel, de bandera inglesa, fue el día 15 de marzo, "El Pesca Danza", y después el "Lephreep", igualmente de bandera inglesa, que subastó buena parte de sus doce toneladas de captura en la lonja gijonesa.

Para la Cofradía de Pescadores de Gijón esto supone el inicio del tráfico pesquero comunitario en el puerto local, lo cual tiene una gran importancia a tenor de las instalaciones que está previsto situar en el muelle del rendiello de El Musel con vistas a la entrada de España en la Comunidad Económica Europea.—Efe.

Convenio del sector bacaladero

San Sebastián

El convenio del sector bacaladero de Pasaia, que afecta a unos 26 barcos y 750 tripulantes, fue firmado tras haberse llegado a un acuerdo entre los armadores y las centrales sindicales CC. OO y ELA-STV.

El acuerdo contempla una subida salarial lineal de 8.000 pesetas al mes para todos los trabajadores del sector.

Cantabria

Plantas para cultivos marinos

Santander

El director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, informó a los medios de comunicación santanderinos sobre el proyecto de instalación de tres plantas de cultivos marinos en Cantabria, como complemento a la actividad pesquera. Dichas plantas serán de peces y algas en Santander y de moluscos en San Vicente de la Barquera.

"Se trata de aprovechar la riqueza potencial de nuestras costas —dijo el señor González Laxe— con una actividad nada contaminante, que genere mano de obra importante".

Subrayó la necesidad de formar técnicos para estos cultivos y valoró el interés de las iniciativas y la posibilidad de que nuestro país tenga que surtir de los caladeros antes utilizados por otros pescadores. "Nuestro objetivo —dijo— es poder llegar a 500.000 ó 600.000 toneladas, incluyendo el mejillón, y 300.000 de moluscos, para servir de aporte alimentario de nuestro país, el segundo de Europa en consumo por habitante y año".

Es necesario reestructurar la flota, según el Gobierno vasco

Vitoria

La entrada de España en la Comunidad Económica Europea proporcionará el marco definitivo en el que deben diseñarse las perspectivas de futuro del sector pesquero, pero sin ningún tipo de soluciones mágicas. Esto afirma un estudio realizado por el Gobierno Vasco que añade que el aspecto más difícil de toda la problemática del sector es "la evidente necesidad de redimensionamiento de la flota, cuyo corolario más penoso es el consecuente desguace".

A excepción de la flota atuneros-congeladores, la problemática de las diferentes flotas que componen el sector participan de muchos aspectos comunes, entre ellos la disminución de las posibilidades de pesca motivada esencialmente por la extensión a 200 millas de las "zonas económicas exclusivas, así como por el agotamiento de los recursos de algunas especies".

Otro de los problemas es el desproporcionado aumento de los precios del combustible que dada las circunstancias que atraviesa la flota de todo el Estado, resulta realmente insostenible, según el estudio del Gobierno vasco.

Estos dos son los principales problemas, pero el estudio destaca que es la flota de bajura la que debe emprender con más premura la modernización de las embarcaciones, cuyo envejecimiento medio alcanza los veinte años. La adaptación de los motores y las técnicas de pescar a las nuevas condiciones de coste de combustible es más urgente en la flota de arrastre que en la de bajura.

El horizonte del Mercado Común "es un elemento imprescindible a tener en cuenta, ya que solamente en ese marco pueden definirse las futuras posibilidades de acceso a nuestros caladeros tradicionales, tanto en aguas comunitarias (flotas de bajura y arrastre al fresco) como en aguas de terceros países en las cuales será, en adelante, la Comunidad quien defienda nuestros intereses a través de su política de acuerdos".

Las ayudas comunitarias a la reestructuración del sector pesquero deberán constituir desde el mismo día de adhesión, un apoyo financiero importante para la reconversión. Los negociadores españoles en Bruselas tienen, dice el estudio, un papel importantísimo a desempeñar en este aspecto.

La política de reestructuración debe preceder y/o acompañar una verdadera política de ordenación pesquera que incluya estrictas medidas encaminadas a la protección de los recursos basados en estudios científicos sobre el nivel y la evolución biológica de los mismos y debe tener presente y fomentar otras alternativas como la constitución de empresas mixtas y la posibilidad de ciertos cultivos marinos.

Cualquier programa de objetivos para el desarrollo económico del sector pesquero debe asumir: una adecuación de la flota en número de unidades y nivel tecnológico a las posibilidades de capturas en los caladeros a los que se tenga acceso. Adopción de compromisos a nivel privado entre armadores o sus asociaciones con empresas de otros países para la obtención de acuerdos de interés común dentro de las disposiciones legales que les afectan.

Inserción del sector extractivo en la comercialización de sus capturas. Estudio de las características del mercado de productos pesqueros con objeto de sincronizar al máximo las posibilidades de la oferta y las peculiaridades de la demanda.—Efe.



EFE

Rescate de naufragos alemanes. Una persona desapareció en la mar y tres más resultaron heridas de diversa consideración al encallar el carguero alemán "Mareike-B", de cuya tripulación formaban parte. El accidente se produjo cerca del puerto guipuzcoano de Pasajes, poco después de que el barco lo abandonara, ya de vacío, para dirigirse hacia Bayona, donde tenía previsto cargar maíz. En la fotografía, un helicóptero de la Guardia Civil rescata a uno de los naufragos.

Juan María Urbieto, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa

"Nosotros mismos hemos limitado artes y días de pesca"

JOSE V. DE LUCAS, San Sebastián

La pesca de bajura en Guipúzcoa es hoy por hoy un sostén muy importante para la economía local de la mayor parte de los puertos pesqueros de la costa vasca. Poblaciones como Fuenterrabía, Guetaria, Motrico, Orio, Pasajes, San Sebastián y Zumaya, entre otras, son las poblaciones más representativas en cuanto a la práctica de este tipo de pesca.

En la actualidad según nos comenta el presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, José María Urbieto, hay 98 embarcaciones dedicadas al cerco y unas cien, aproximadamente, al pincho, que vienen a sumar unos doscientos barcos aproximadamente en el total.

"Los pescadores de bajura de Guipúz-

coa tienen como caladeros más representativos los de garro, Erreka y Escote, lugares en donde aún puede pescarse algo —nos comenta—. Los 'pincheros' no pueden pasar del meridiano 1,48, según lo establecido en diversos convenios, y para los barcos que puedan entrar en la zona francesa del golfo de Vizcaya exis-

ten un total de cincuenta licencias para el caladero, de las que treinta y dos son para Guipúzcoa".

"Nuestra Federación de Cofradías guipuzcoanas —nos dice Juan María Urbieto— tiene unas limitaciones muy claras en relación con las artes a utilizar y los días de pesca. Hemos sido nosotros mismos quienes nos hemos impuesto esas limitaciones, en beneficio de la pesca, y por supuesto de nuestro futuro. Creo que esta regulación es mucho más social y se reparte mejor en trabajo para todos".

—¿Qué opinión le merecen los acuerdos pesqueros con la CEE?

—Francia, en principio, es un país que no explota la pesca. Han desarrollado la flota de arrastre, que es dura, pero no tienen competencia ni expansión en su flota.

La flota de cerco

"Por lo que se refiere a la flota de cerco existen problemas importantes por las limitaciones existentes en los acuerdos con otros países, en los que tienen preferencia otros Estados más cercanos, como es el caso de los caladeros existentes cerca de la isla Azores. Portugal ya no nos da más licencias. Al bonito hay que esperarlo en las Azores, pero las restricciones en materia de concesionarios por parte de las autoridades pesqueras portuguesas nos han creado un grave perjuicio".

"Hoy por hoy no hay licencias. En el caso de la Comunidad Económica Europea hemos tenido una inactividad desde el 31 de octubre del pasado año hasta el 1 de marzo de este año. La flota ha estado amarrada cinco o seis meses. Así no se puede seguir".

"Sobre el tema de la regulación de nuestra pesca, puedo decir que en este sentido tenemos un criterio uniforme desde hace más de veinte años. Nosotros mismos nos hemos impuesto nuestras limitaciones, y la reglamentación va acorde siempre con las posibilidades reales. Hay que respetar los tamaños y las vedas; ahora bien, cuanto al número de toneladas, no existen estas limitaciones.

Un ejemplo de esta ordenación de las pesquerías de bajura, llevada a cabo por la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, es sin duda la correspondiente a la campaña de la anchoa, que dio comienzo el pasado 1 de marzo.

En una circular enviada a todas las Cofradías de Vizcaya y Guipúzcoa para la campaña de anchoa en 1984, se establecen unos criterios básicos para el desarrollo de esa actividad.

Comenzará el día 1 de marzo, finalizando la campaña el 30 de junio. El horario de salida a la mar será a las 12.00 horas del lunes. La primera venta se establece a las cinco de la tarde y la última a las veinticuatro horas del viernes.

El horario de ventas en lonja será desde las 7.00 horas hasta las 24.00 horas. El tope de capturas para la anchoa se fija en 6.000 kilos. Los precios mínimos se fijan de la siguiente manera: hasta 40 gramos, 150 pesetas, y desde 40 gramos, 100 pesetas.

Para la anchoa/sardina, el tope y el precio mínimo se fija en 6.000 kilos y 80 pesetas respectivamente.

Sobre "banderas", en el mes de marzo, el lunes 19, San José, la salida está prevista para las 12.00 horas. En Semana Santa, la última venta tuvo lugar el miércoles, de 18.00 a 24.00 horas. Salida a la mar, el lunes día 23 a las 12.00 horas. Durante el mes de mayo, la salida se fija a las 12.00 horas.

El día 30 de abril, lunes, será fiesta. En junio, el día del Corpus.

También las Federaciones tienen contratados un total de 14 vigilantes, quienes se encargarán del control de las normas antes citadas.

Tarragona

El muelle más importante del Mediterráneo

Tarragona

Una vez finalice su construcción, el muelle de Cataluña será el más importante del Mediterráneo, según informó el presidente de la Junta del Puerto, Josep Munné. Durante 1983, el puerto de Tarragona experimentó un incremento del 33,8 por 100 en cargas y descargas, lo que supuso un movimiento superior a los 25 millones de toneladas.

En parte por la influencia de la industria petroquímica y productos derivados del petróleo, el crecimiento de las instalaciones portuarias ha sido espectacular. También han contribuido a este balance positivo los movimientos relacionados con las industrias agropecuarias.

Cuando las obras que se realizan lleguen a su término, Tarragona tendrá una capacidad similar a la de Marsella y Génova.

Cadáver de un naufrago en Mahón

Mahón

El cadáver de un hombre, posiblemente víctima del naufragio del barco en que viajaba, apareció el pasado día 5 de febrero, por la tarde, en la playa Oeste de la isla D'em Colom, situada frente a la localidad menorquina de El Grao.

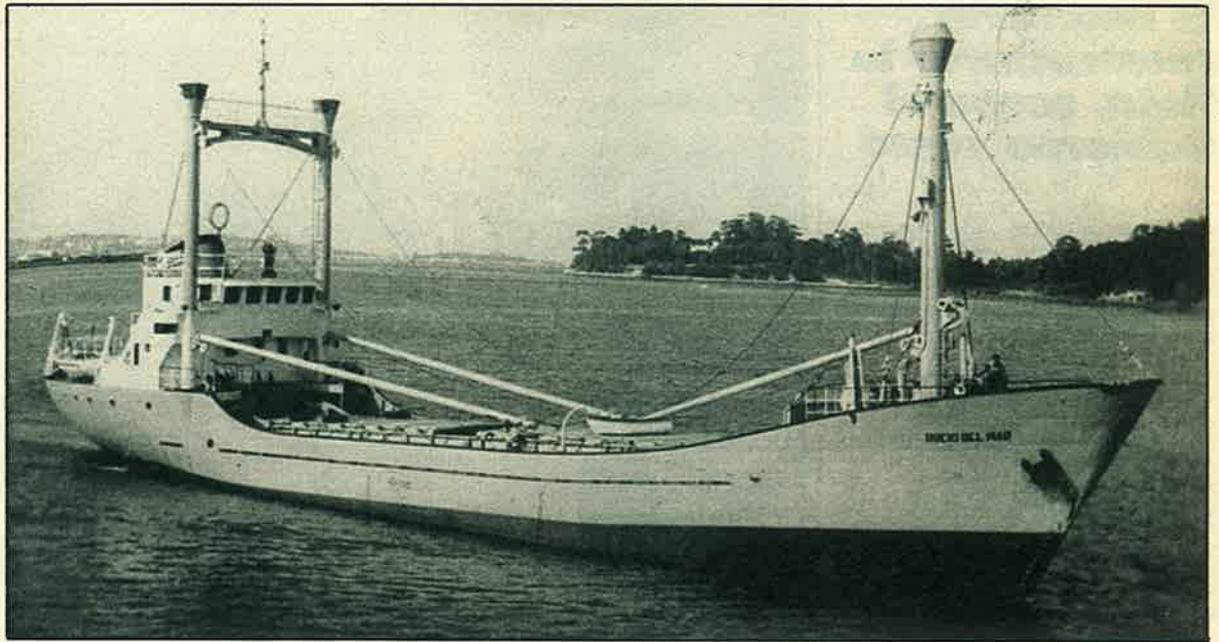
Una llamada telefónica anónima dio cuenta de la presencia del cadáver a la Jefatura de Policía de Mahón, que conjuntamente con un representante de la Comandancia de Marina se dirigió al lugar.

El cuerpo presenta rasgos propios de una persona de cuarenta años, con pelo pelirrojo, abundante barba, vestido tejanero y descalzo.

En la misma playa fueron encontrados restos de una embarcación, algunos de ellos con inscripciones en inglés y una tabla con el nombre "Arión", que se supone pueda ser el nombre de la embarcación desaparecida.

Fuerzas de la Guardia Civil y Comandancia de Marina rastrearon los alrededores de la isla D'em Colom en busca de más restos de la embarcación y más víctimas del naufragio, ya que se considera muy posible que en el barco viajara más de una persona.

En la Comandancia de Marina no ha sido denunciada, hasta ahora, la desaparición de ningún barco, por lo que, de momento, se desconocen más detalles del origen de la embarcación naufragada.—Efe.



J. M. BLANQUEZ

El "Sonia Gema Masiques" fue construido con el nombre "Rocío del Mar", y con esta denominación puede verse durante las pruebas oficiales de navegación el año 1966, en la foto que nos remite nuestro colaborador J. M. Blánquez.

Sus ocho tripulantes han desaparecido

Se hundió el carguero "Sonia Gema Masiques"

EMILIO MORANCHO,
Palma de Mallorca

Cuando navegaba rumbo a Ibiza, se hundió el carguero "Sonia Gema Masiques". Había salido de Barcelona rumbo a Vallcarca, donde cargó 460 toneladas de cemento en sacos. Habiendo puesto rumbo a Ibiza, y a unas 45 millas de la salida del citado puerto, un radioaficionado de Tarragona captó un SOS, en el que se decía que se le había corrido la carga, y que tenían que abandonar el barco, cortándose seguidamente la comunicación y perdido todo contacto con ellos.

Nada más saberse la noticia del hundimiento, las autoridades de Marina, enviaron al lugar del suceso a los buques "Manuel de Soto", "Mar y Joya" y el "Verdaguer", que navegaban por la zona, así como aviones del SAR, que realizaron operaciones de rastreo, resultando negativas, aunque encontraron algunas plataformas de madera y una lancha salvavidas sin nadie a bordo, pero se

sabe que el barco llevaba dos botes más de salvamento.

De sus ocho tripulantes, tres eran de Formentera, el patrón mayor, José Tur Ferrer, y los marineros Juan Mayáns y José Riera; el resto de los tripulantes eran gallegos: Serafin Ferreiro, Jesús Camino, José Gómez y Juan Riera. Todos ellos profesionales de la mar y avezados marinos, por lo que siempre se tuvo la esperanza de su supervivencia.

El "Sonia Gema Masiques" era un barco matrícula de Barcelona, perte-

mercial Formentera. Tenía un desplazamiento de 370 toneladas, una eslora de 49 metros y manga de 8,52 metros, habiéndose construido en el año 1966.

Tras varios días de infructuosa búsqueda por la Comandancia de Marina de Barcelona y las fuerzas del SAR, se han dado por finalizadas las operaciones de rescate, quedando la esperanza de estar a la deriva en los dos botes salvavidas que no han aparecido. El mal tiempo reinante y,

la profundidad de 1.000 metros que marcan los veriles de profundidad en la zona del hundimiento han dificultado sobremedida toda operación de rastreo y rescate.

Escasas son las esperanzas que se tienen de que aparezcan con vida los ocho tripulantes del "Sonia Gema Masiques", por lo que la compañía armadora ha preparado la documentación necesaria para que los herederos de las víctimas perciban las indemnizaciones correspondientes, una vez finalizados los plazos que marcan las leyes, y el juez de Marina que instruye el caso confirme el fallecimiento de los tripulantes. La compañía aseguradora de accidentes, colaboradora de la Seguridad Social, Mutual Cyclops, tenía a su cargo el seguro de los tripulantes del barco siniestrado, y la cuantía de las indemnizaciones en estos casos de fallecimiento del titular por accidente de trabajo varía según unos baremos en los que se contempla la categoría profesional y la antigüedad del titular de la póliza.

Delta del Ebro

El petróleo perjudica a la pesca

Tarragona

Los pescadores del delta del Ebro están preocupados por la acumulación de pozos de petróleo en la zona,

según noticia publicada en el "Diario Español".

Los afectados piensan que las prospecciones que se llevan a cabo son la causa directa de la escasez de capturas que se registran en los caladeros del delta. En concreto, las Cofradías de Sant Carles de la Rápita y l'Atmella de Mar han sido punto de destino de numerosas quejas de los pescadores que dicen que la prospección y explotación de petróleo en la costa del Ebro está creando problemas a la pesca a causa de los desperdicios y la contaminación.

Hospedería de la Casa del Mar

Tarragona

El día 2 de abril entró en funcionamiento la Hospedería de la Casa del Mar de Tarragona. Tiene 21 habitaciones dobles, con baño completo; salón social, equipado con receptor de TV en color y video, y dispone, además, de los servicios propios de la Casa del Mar, como cafetería, biblioteca y salón recreativo.

La Casa del Mar de Tarragona se encuentra situada en la calle Francisco de Bastos, s/n., y su teléfono es el 21 04 08.

Baleares Cursos de formación profesional

E. M., Palma

La Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina de Baleares, dentro de un programa de promoción social, ha organizado unos cursos de formación profesional para trabajadores del mar de su provincia, y otros de extensión cultural para sus familiares, en ocho puertos ubicados en Mallorca, Menorca e Ibiza-Formentera.

Ocurre que los puertos alejados de la capital de provincia marítima ven mermaidas sus posibilidades a la hora de mejorar su situación laboral y escalar puestos en un afán de superación profesional, debido a la distancia a la más cercana escuela de náutica, y después de su jornada de trabajo en la mar. Por esta razón se facilita a los trabajadores que, sin salir de su residencia habitual, tengan acceso a tutuciones superiores o de perfeccionamiento profesional.

Este programa afecta a los puertos siguientes:

En Mallorca: Cala Rajada, motorista naval; puerto de Sóller, patrón 2.^a pesca litoral; Porto-Cristo, radiotelefonista naval restringido; puerto Alcudia, patrón 2.^a pesca litoral.

En Menorca: Ciudadela, motorista naval; Mahón, motorista naval, patrón pesca local, competencia marinero.

En Ibiza: Ibiza, patrón pesca local, radiotelefonista naval restringido, patrón tráfico interior de puertos, motorista naval (tres grupos), patrón de cabotaje, mecánico naval de 2.^a clase y competencia de marinero; Formentera, patrón de pesca local, competencia de marinero, motorista naval (tres grupos), patrón de tráfico interior y radiotelefonista naval restringido.

El "ferry" tuvo que refugiarse

Mahón

El "Ferry" que une Barcelona con Mahón tuvo que refugiarse en la madrugada del 9 de febrero en la cala menorquina de Son Bou debido a la fuerza de la Tramontana, que afectó a la isla.

La nave de la compañía Tramediterránea "Santiago de Compostela", que llevaba a bordo a 65 pasajeros, 13 camiones y 15 turistas, se vio forzada a realizar este fondeo de emergencia a las siete de la mañana, cuando los vientos, que tenían una media de 75 km. por hora, alcanzaron rachas huracanadas.

La travesía del "Santiago de Compostela", que siempre se realiza por la costa Norte de Menorca, fue realizada, en esta ocasión, por la Sur, para ampararse de los vientos.

El delegado de la compañía manifestó a Efe que en Cala Son Bou se habían refugiado seis barcos mercantes, alguno de ellos de nacionalidad soviética e italiana, y que el "Santiago de Compostela" disponía de reservas para atender al pasaje, si la situación se prolongara.

Con motivo de la Tramontana fueron suspendidos dos vuelos "focker" de la compañía Aviaco, que enlazan Palma de Mallorca con Mahón.

En la isla, durante la citada noche, se registraron numerosos destrozos urbanos por la fuerza del viento y la Policía Municipal tuvo que atender un gran número de llamadas de auxilio.—Efe.

Notas para una historia de la mar del Ebro

La antigua Escuela del Pósito: un planteamiento actual

LUIS MILLAN ROCA

La mayoría de los pescadores recibieron su formación inicial en la Escuela del Pósito. En el litoral venían funcionando por impulso inicial de estas entidades y aun de las sociedades y gremios que les precedieron, y cubrían esta capital faceta de su acción social, al principio a sus expensas, con unos planteamientos que siguen siendo actuales.

Después recibirían el apoyo, coordinación y orientaciones de la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero, del Instituto Social de la Marina y vendría luego su nacionalización. "No se concebía un Pósito de Pescadores sin la Escuela. También es verdad que por aquellos años de 1920, el Estado tenía sin atender un gran porcentaje del censo escolar primario" (1).

Las escuelas de los pescadores, en unos casos se fundaron con los pósitos. En otros, estas entidades actualizaron las que ya venían funcionando a cargo de las sociedades que les precedieron. El barrio pescador solía estar alejado del núcleo urbano principal. Para obviar esta dificultad se solicitaba la legalización de la escuela, se abría concurso para la dotación de profesor, que se publicaba en medios oficiales, y lo demás era de cuenta de la sociedad.

Ya con la Caja Central se concedía el establecimiento de la escuela y consiguiente subvención. (Los primeros datos locales, febrero de 1921, hablan del haber anual del maestro: 2.160 pesetas. El Estado, aún en 1931, asignaba a los maestros interinos un haber anual de 2.000 pesetas.) El maestro actuaba en algunos casos como auxiliar de secretaría, en la confección de reglamentos, etcétera.

La escuela funcionaba dentro de la normativa del Reglamento de la Sección Cultural. La del Pósito de San Carlos de la Rápita fue inaugurada el 6 de marzo de 1921, "por ser día de quincena que podrán asistir los pescadores". El horario habitual era de 8 a 11 y de 2 a 4 para las clases diurnas, y de 7 a 8,30 para las nocturnas.

El material escolar era gratuito. Entre los pósitos había trato de reciprocidad en la atención de los alumnos con motivo de cambios de domicilio de los padres por las pesqueras.

Los actos de fin de curso

Muchos pescadores nos han recordado con nostalgia los actos de fin de curso. Se celebraban exámenes en la escuela. Acompañaban al profesor el inspector local de la Caja Central, ayudante militar de Marina, con el presidente y secretario del pósito. Y cumpliendo la Regla 16 de la Real Orden de 31 de mayo de 1920, se remitía certificación del acta al presidente de la Comisión Permanente de la Caja Central.

Eran examinados los niños, los adultos y los del grupo profesional. Y el día de la Virgen del Carmen, otros el día

de San Pedro, se celebraba un festival escolar, había ejercicios gimnásticos, se cantaba el himno a la bandera del acorazado "España" y se entregaban premios a los niños, generalmente libros y una libreta de ahorro con una imposición inicial.

La nacionalización

El incremento que comportaban las atenciones escolares llevó a los pósitos a solicitar, aparte la subvención de la Caja Central, ayudas al Ministerio de Instrucción Pública y a los respectivos Ayuntamientos. Estas atenciones se convirtieron en gravosas para sus pocas economías. Ocasiones hubo en que los pescadores hubieron de aportar una cuota complementaria para atender los haberes del profesor.

Y llegó en 1927 el Real Decreto de nacionalización. Los inspectores costeros, con el apoyo de Alfredo Saralegui, fueron aconsejando a los pósitos se acogieran a la misma. Y así, en 1928, fue convocado el primer curso de selección y capacitación para los maestros que después serían destinados a las escuelas del litoral. Se abrió un concurso para premiar obras destinadas a las enseñanzas de orientación marítima "para uso de las Escuelas de los pósitos marítimos y pescadores" que, editados por la Caja Central, fueron facilitadas para los alumnos pescadores (2).

Aparte de las clases para adultos, las había también para preparar a los pescadores aspirantes a los títulos de patrón de pesca, en sus distintas categorías, a cuyos exámenes en las comandancias de Marina se presentaban en buena proporción, así como para acceder a patrones de cabotaje, dadas las numerosas embarcaciones, de poco porte, y el denso tráfico en este litoral.

Por su parte, el Gremio de Pescadores San Pedro de Tortosa-San Carlos de la Rápita exigía para el ingreso de los socios, que tendrían la facultad de pescar en las albuferas del delta del Ebro, entonces ricas en pesca, superar un examen de lectura y escritura.

Para las clases de formación profesional (cultura general, pesca y náutica) el pósito sacaba a concurso las plazas de profesores.

(2) Algunos títulos: "Elementos de geografía, astronomía y navegación", Domingo Caravaca. Madrid, 1930. "Cartilla de oceanografía, pesca y meteorología prácticas". Antonio Alvarez Redondo y Benigno Rodríguez Santamaría. Madrid, 1929. "Tierra, mar, hombres y cosas", "Contabilidad". Y muchos otros que se vieron incrementados con las ediciones que en los años cuarenta se distribuyeron a las Escuelas Elementales de Pesca para adultos, regidas por un Patronato local.

(1) ISM. Boletín 178, de 11 de abril de 1964.

Pósito Marítimo Infantil

Cuanto acontecía en la escuela tenía su incidencia en las asambleas del pósito, en cuyo caso asistía el maestro, que intercambiaba con los padres sus impresiones sobre la marcha de sus hijos y propuestas de actuaciones a seguir, junto con otras tareas asesoras y su integración en comisiones representativas.

Esta intercomunicación se reflejaba también en la actuación de la Junta Tutelar del Pósito Marítimo Infantil, que contribuía a la formación de los niños en el aspecto asociativo y cooperativo.

El Pósito Marítimo Infantil fue una de las acciones vanguardistas en la formación cívica de los alumnos, con la Junta tutelar, de gobierno, general y de las respectivas secciones: mutualidad (socorros mutuos en caso de enfermedad y fallecimiento, ahorro, constitución de dotes infantiles), cooperativa (servicio directo de las editoriales de "comics", útiles escolares), cultural y artística (biblioteca con servicio de préstamo, actuaciones artísticas, prensa escolar), coto escolar (los hubo de viveros de mariscos, de construcción de juguetes), etcétera.

Todo ello se atendía con una cuota semanal que se distribuía entre las diferentes secciones. Se contaba con ayuda del Pósito Pescador.

Todo este volumen de trabajo en los libros de socios, actas, contables, ingresos en las entidades de ahorro, era llevado por los alumnos mayores en un auténtico y real aprendizaje.

El Instituto Social de la Marina (ISM) editó un reglamento-tipo de Pósito Marítimo Infantil.

La escuela y el medio

Una actividad muy cuidada era la del museo. Cuantos ejemplares raros de conchas, crustáceos y peces estaban al alcance de los alumnos eran llevados a la escuela y clasificados. A este respecto fue notable el museo de la escuela del Pósito de Vinaroz.

Miniaturas de laudes de pesca; veleiros de cabotaje, con sus luces reglamentarias pintadas; redes de la zona, etcétera, eran confeccionados con esmero y paciencia por los niños.

Diariamente se hacía la observación del tiempo, por rotación de alumnos, registrando los datos y una sencilla previsión.

Otro aspecto fue el intercambio epistolar entre distintos pósitos infantiles, como el que hubo entre Puenteume y San Carlos de la Rápita.

Todo ello precisaba de una estrecha relación y colaboración entre el pósito, como entidad; los pescadores, como padres; la autoridad de Marina y el profesor, que había de poseer una decidida vocación con una integración plena.

El ISM tenía sus maestros por todo el litoral. Muchas veces, en difíciles condiciones de comunicación y vivienda. Claro que aquellos eran otros tiempos.

Consejo de Pesca de la Generalitat valenciana

Valencia

La Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat valenciana ha creado un Consejo de Pesca que garantizará su asesoramiento en materias pesqueras y regulará e informará sobre los problemas de este sector.

Este Consejo es consecuencia de los encuentros celebrados en Gandía, el día 9 de marzo, entre el conseller de Agricultura, Pesca y Alimentación, Lluís Font de Mora, con la Federación de Pescadores de la Comunidad Valenciana.

En dicho Consejo participarán los representantes económicos y sociales

del sector, y personas que por sus conocimientos puedan aportar elementos positivos en la gestión sobre esta materia de la Consellería.

Estudio de los problemas pesqueros

El pasado día 9 de marzo se iniciaron, en esta localidad valenciana de Gandía, una serie de contactos entre el conseller de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat, Lluís Font de Mora; representantes del sector pesquero y las autoridades locales y provinciales relacionadas con el mismo. Concretamente, y en el almuerzo de trabajo que cele-

braron, se encontraban el director general de Desarrollo Agrario de la Comunidad Valenciana; director provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia; presidentes de las Federaciones Provinciales de las Cofradías de Castellón, Valencia y Alicante; alcaldes de Gandía y Denia; comandante de Marina de Valencia y los patrones mayores de Valencia y Denia.

Durante tres horas debatieron los problemas más acuciantes que afectan al sector pesquero de la Comunidad Valenciana, y se llegó al acuerdo de constituir un órgano oficial que, presidido por el conseller, trate de todo lo concerniente a la pesca.

Los científicos no encuentran la solución

Invasión de medusas en las costas de Mallorca

EMILIO MORANCHO,
Palma de Mallorca

A principios de verano, las costas y playas mallorquinas se ven sorprendidas por la presencia de medusas. El verano pasado hubo una plaga enorme y este verano se espera la invasión masiva de estos celentéreos. Pero el mayor problema se centra en que los científicos no encuentran ninguna solución al fenómeno para exterminarlas. Miembros de 16 países se reunieron en Atenas para tratar del preocupante tema, sin llegar a conclusiones concretas, tanto por la prodigalidad microscópica de su reproducción como por lo costosísimo de cualquier operación combativa.

La plaga de medusas que el pasado verano invadió las costas y playas del Mediterráneo alertó de tal modo a los científicos de Europa que, temiendo se repitiese este año, y en peores condiciones, decidieron reunirse en Atenas para tratar en profundidad el tema y buscar soluciones adecuadas a tal fenómeno. A esta reunión científica, promovida por las Naciones Unidas para el medio ambiente, fue invitado el Instituto Oceanográfico de Baleares, a la que no asistió por considerar que no se llegarían a conclusiones prácticas ni se aportaría nada nuevo, ya que incluso se desconoce el fenómeno que las origina. El director del Instituto Oceanográfico de Baleares, Miguel Durán, afirma: "Sabíamos a priori que de Atenas no iban a salir soluciones y, por tanto, era un gasto inútil desplazarse hasta la capital griega".

La medusa es una fase del desarrollo de los celentéreos acáefos y de muchos hidrozoos, de vida libre, que nadan o flotan en el mar. Está constituida por una campana, la "umbrela", de unos diez centímetros de diámetro, formada por una especie de gelatina blanda y muy acuosa. En la cara interna e inferior hay una capa muscular, cuyas contracciones producen los movimientos necesarios

para la natación. De ella cuelga, en medio, el manubrio tubular, con la boca en el extremo inferior y prolongado, o no, por ocho tentáculos marginales y cuatro brazos peribucales.

Así y todo, no está muy clara la causa que origina la plaga, aunque los biólogos opinan que podría ser la creciente contaminación del Mediterráneo, estimándose que fue decisiva la desaparición de tortugas marinas, dado que son auténticos depredadores naturales de las medusas. La tortuga marina es una especie muy amenazada, que la está llevando a su desaparición. Se debe, fundamentalmente, al incremento de capturas con fines gastronómicos, por un lado, y por otro, la carencia de playas tranquilas donde puedan depositar sus huevos, quedando amenazada su reproducción.

Pero no sólo se puede achacar el fenómeno a estas causas, puesto que invasiones de medusas siempre las ha habido, aunque éstas se producen con intervalos de muchos años. Bien podría ser el tipo de reproducción de las medusas, que lleva órganos sexuales y originan huevos que se desarrollan en larvas microscópicas nadadoras. Tras un corto periodo de tiempo, las larvas se fijan en los fondos marinos, transformándose en pólipos. Estos pólipos se dividen en una serie de discos, y cada uno de ellos será una medusa.

De la presencia de medusas en nuestras playas cabe una deducción lógica: la turbación de los bañistas, que se sienten incómodos ante estos cuerpos extraños que flotan a su alrededor. Uno de los inconvenientes es su transparencia, lo que dificulta verlas con facilidad y, en la mayoría de los casos, cuando advierten su presencia ya han hecho su picadura. Al contacto con la piel, sueltan, a través de sus tentáculos, una especie de dardos minúsculos que producen una inflamación en la piel, generalmente muy dolorosa. Especialistas en dermatología indican que, a pesar del enrojecimiento de la piel y el

dolor producido, no reviste gravedad alguna, tratándose de una dermatitis simple, y que aparece localizada solamente en el lugar de la picadura, sin extenderse a otras regiones del cuerpo. El tratamiento lo centran en aplicaciones de pomadas dérmicas indicadas en dermatitis, antihistamínicos o soluciones amoniacales.

Monstruos femeninos

Quizá el origen de "medusa" lo encontramos en la mitología griega. Medusa fue una de las tres gorgonas o monstruos femeninos, siendo las otras dos Steno y Euriala, pero Medusa era la única mortal, y vivían en Libia. La diosa Atenea (Minerva) le transformó los cabellos en serpientes y dio a sus ojos el poder de convertir en piedra a cuantos la mirasen. Perseo era hijo de Zeus y Dánae. Polidectes, Rey de Serifo, queriendo poseer a Dánae, envió a Perseo a Libia a que le trajese la cabeza de Medusa. Perseo, con ayuda de Atenea, logró matar a la gorgona, pero al regresar a Serifo y enterarse de que Polidectes había maltratado a Dánae, se volvió contra el Rey, transformando a todos en piedra con sólo mostrarles la cabeza de Medusa.

Pero centrándose en la realidad del fenómeno, y ante la expectativa de tener un verano comprometido con la visita de medusas, las esperanzas que nos ofrecen los científicos son desalentadoras. En Atenas no se llegó a solución práctica alguna y, en cualquier caso, el intento de exterminio resultaría costosísimo, como el emplear redes de arrastre. En opinión del director del Instituto Oceanográfico, el sistema más drástico sería la destrucción de los pólipos, aunque para ello debía realizarse, antes, un amplio estudio sobre los fondos marinos en que se desarrolla, y ver el modo de destruirlas sin que ello afecte al ecosistema. Tema difícil, sin que los científicos le vean una solución factible ni a corto ni a largo plazo, ni se atreven a pronunciarse en ningún sentido. Pero sí es cierto que les preocupa el tema y que siguen sus estudios para llegar a una solución definitiva.

El ministro de Marítima de

•• El nuevo edificio tie

Valencia

El Puerto Autónomo de Valencia cuenta desde el pasado 12 de marzo con una nueva Estación Marítima, ambicioso proyecto que ha visto la luz a iniciativa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de su Dirección General de Puertos y Costas.

La nueva Estación Marítima, de



Obras Públicas y Urbanismo inaugura la Estación Valencia

ne una capacidad de embarque de 3.000 pasajeros/hora.

tres plantas, se levanta sobre una superficie de 6.000 metros cuadrados, en la que está prevista una capacidad de embarque de unos tres mil pasajeros/hora. Tiene atraque para dos buques y 160 plazas de aparcamiento.

El emplazamiento, objeto de un cuidadoso estudio, sitúa la Estación Marítima en la zona central de la dársena interior, permitiendo así el acceso directo desde la ciudad.

Tanto la Estación como la restauración del Tinglado número 4 introducen nuevas mejoras, dando mayor fluidez en las operaciones de carga y descarga, el estacionamiento organizado de turismos, tanto al embarque como al desembarque, entre otras mejoras.

La Estación Marítima de Valencia, cuyo coste se sitúa en los 390.000.000 de pesetas, está cons-

truida con materiales incombustibles, pese a lo cual se la ha dotado de todos los medios para la detección y extinción de incendios.

El nuevo edificio alberga sala de autoridades, oficinas para la adquisición de billetes, tiendas comerciales, restaurante, cafetería, sala de embarque, escaleras mecánicas y ascensores, así como pasarelas de embarque directo de edificio a barco.

La Estación, inaugurada por el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo, es un avance de suma importancia para las comunicaciones marítimas del Puerto Autónomo de Valencia, que constituye el punto idóneo de embarque para los pasajeros de la Península, que en número de 300.000 al año utilizan las instalaciones del Puerto Autónomo.



FRANCESC CISCAR

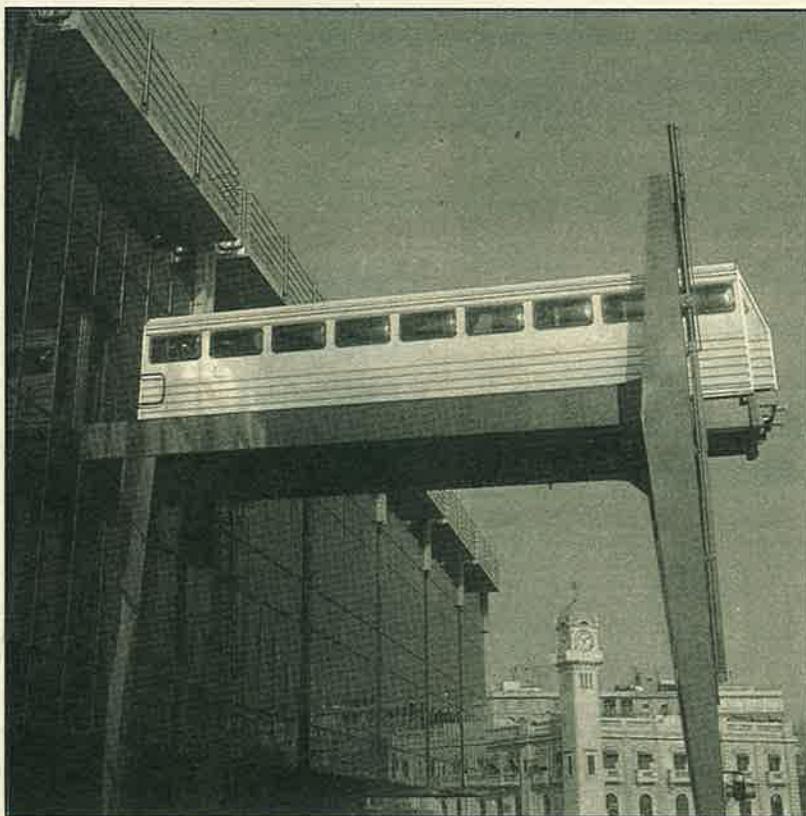
▲ El ministro Julián Campo, en la inauguración.

El ministro de Obras Públicas y Urbanismo presidió la inauguración de la nueva Terminal Marítima del Puerto Autónomo de Valencia.

Una vista de la Terminal de la Estación Marítima de Valencia.

El Tinglado número 4.

El Tinglado número 4 de la Estación Marítima de Valencia, una vez finalizadas las obras de restauración a que fue sometido.



▲ Pasarela de embarque. La nueva Estación Marítima de Valencia está dotada de pasarelas mecánicas de embarque y desembarque.





Alimentación y nutrición. En la Casa del Mar de Campello se clausuró un curso de Promoción Social de la Mujer, sobre Alimentación y nutrición. Fue impartido por el doctor Francisco Mallol, endocrinólogo y catedrático de la Facultad de Medicina de Alicante. Asistieron 30 alumnas, esposas e hijos de trabajadores del mar, a las que se unió un pequeño grupo de pensionista.



Curso para la mujer. Se celebró la clausura del curso sobre corte y confección que tuvo lugar en Guardamar. Asistieron 20 alumnas, a las que se les hizo entrega de un diploma, en acto celebrado en el Casino de la ciudad, con asistencia del director provincial del ISM, alcalde de Guardamar, director local del ISM, de patronos mayores de las Cofradías de Pescadores de Guardamar y Torrevieja y autoridad de Marina.

Alicante

Cursos de Medicina Subacuática y Escafandrismo

El Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo-Pesquero del Mediterráneo, en colaboración con la Universidad de Alicante, ha organizado para el próximo mes de julio el VII Curso de Iniciación a la Medicina Subacuática e Hiperbárica y el Tratamiento de los Accidentes del Buceo, y el III Curso de Escafandrismo para médicos, diplomados de Enfermería, ayudantes técnicos sanitarios y estudiantes de último curso de estas titulaciones.

El primero de los cursos se celebrará los días 4 al 14 de julio, con lecciones prácticas y teóricas en jornadas de mañana y tarde respectivamente, y el número de plazas está limitado a 30. Los derechos de matrícula son 18.000 pesetas.

En cuanto al Curso de Escafandrismo, se celebrará del día 2 al 14 de julio, con clases diarias especialmente prácticas —y en horario compatible con el otro Curso—, siendo el número de plazas el de 10, y la matrícula asciende a 15.000 pesetas, estando incluidos en dicho importe los derechos de examen y titulación federativa como escafandrista deportivo de 2.ª clase.

Para cualquier información sobre estos Cursos, los interesados pueden dirigirse al Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterráneo. Puerto Pesquero. Alicante. Teléfono 22 72 40.

Plataforma en Benidorm.

Una plataforma petrolífera especial, perteneciente a una empresa integrada por representantes de Estados Unidos, Holanda y España, se encuentra instalada en las costas de la localidad alicantina de Benidorm.

Málaga

Delegado regional de la Liga Naval

Bajo la presidencia del almirante Martell, tuvo lugar en Málaga, el acto de toma de posesión de Adolfo Pérez-Gascón como delegado regional para Andalucía de la Liga Naval Española.

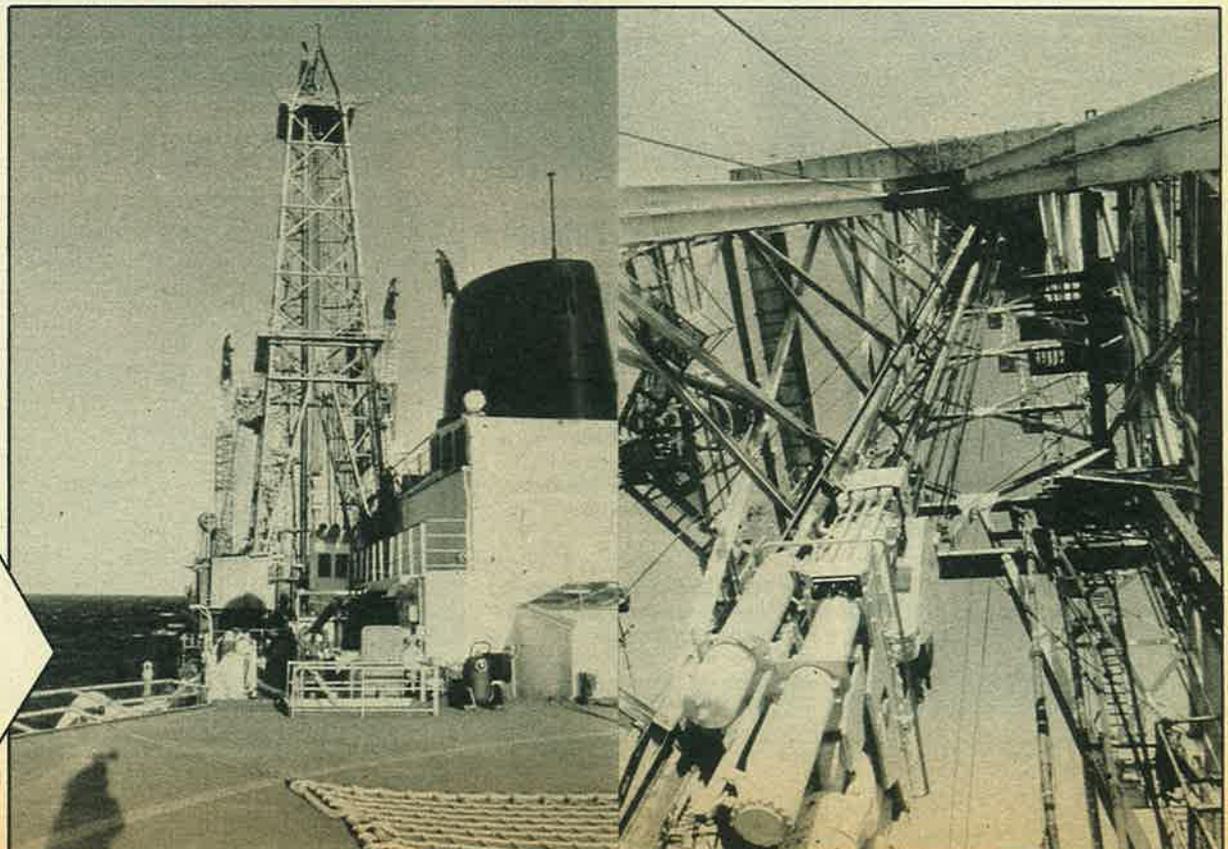
Estuvieron presentes en dicho acto el coronel Manuel Castillo, en representa-

ción del gobernador militar; comandante militar de Marina, Pascual Junquera Ruiz; director provincial del Instituto Social de la Marina, David León Herrero y Francisco Montero Llacer, jefe de los servicios marítimos de la Junta de Andalucía.

Tras la toma de posesión del señor Pérez-Gascón, el señor Montero pronunció una conferencia sobre la Universidad Marítima de Malmö (Suecia), de la cual es actualmente gobernador representante de España. Explicó el funcionamiento y las especialidades que se cursan en la actualidad en dicha Universidad y dijo que "la región andaluza tuvo gran realce en la navegación marítima tras el descubrimiento de América, siendo Sevilla la ciudad más destacada. La tradición ma-

rinera de Andalucía continuó con las funciones de las Escuelas Náuticas de San Telmo, destacándose Málaga en la formación de hombres para la mar".

Actualmente, la única Universidad Marítima la tiene Suecia, en la que hay cursando estudios náuticos personas de países en desarrollo, especialmente de África y centro y Sur de América, que podrían, por cercanía y buenas relaciones con España, hacer aquí sus estudios. "Quizá por su situación oceanográfica y clima, Málaga podría dar ese paso —y dijo— y ser la segunda en el mundo", y se pudiese instalar en nuestra ciudad, o bien alguna Facultad que preparara técnicos biólogos, de construcciones navales, del Derecho marítimo internacional, de fletes, etcétera.



Portugal endurece el control pesquero de sus aguas

- ● En abril capturó diez barcos españoles.
- ● Las sanciones pueden incrementarse desde los cuatro millones de pesetas al valor de la embarcación capturada.

Lisboa

Las autoridades portuguesas están decididas a tomar las medidas necesarias para acabar con las que consideren actividades pesqueras ilegales en sus aguas en una acción que afectará básicamente a los pesqueros españoles de Galicia y Andalucía, según una información de Efe que nos llega al cierre de la edición.

Todas las embarcaciones españolas que ahora faenan en aguas portuguesas, bien en las 12 millas jurisdiccionales o entre las 12 y las 200 millas de la zona económicamente exclusiva, lo hacen supuestamente de forma ilegal, por no existir acuerdo pesquero entre los dos países.

El endurecimiento de la actitud portuguesa se tradujo, durante la segunda semana del mes de abril, en la captura de diez pesqueros españoles, seis de los cuales, el pasado día 16 de abril, se encontraban aún retenidos en Faro y Portimao, puertos de la costa meridional del Algarbe.

El Ministerio portugués del Mar ha preparado una nueva legislación que agrava considerablemente las sanciones en los casos de infracción, según un anuncio hecho público por el secretario de Estado de Pesca portuguesa, Alberto Augusto Faria Dos Santos.

Por su parte, las autoridades navales, sin medios adecuados para una vigilancia eficaz de las aguas nacionales, han apelado al patriotismo de patronos, pescadores y armadores portugueses para que denuncien los casos de pesca ilegal que sorprendan.

Esta es "una misión nacional importante", señaló en un comunicado oficial de la Comandancia Marítima del Sur con sede en Faro, tras haber apresado a cinco pesqueros españoles al Sudoeste del Cabo San Vicente gracias a la denuncia de unos pescadores.

Faria Dos Santos anunció que la nueva legislación iba a ser sometida al Consejo de Ministros, a celebrar al día siguiente de sus declaraciones, pero en la referencia oficial de la reunión del Gabinete no se hizo alusión al tema.

Según el secretario de Estado, los aumentos en las sanciones inciden sobre dos tipos de infracciones: la pesca sin licencia y la pesca en condiciones irregulares, aunque exista licencia.

En el primer caso, las multas,

que ahora van de 100.000 escudos a 2.000.000 de escudos (de 115.000 a 2.300.000 pesetas), pasan a oscilar entre un mínimo de 3.500.000 escudos (unos 4.000.000 de pesetas) y un máximo equivalente al valor de la embarcación infractora.

En el caso de que las embarcaciones tengan licencia, pero faenen cometiendo algún tipo de infracción (redes prohibidas, por ejemplo), las sanciones serán fijadas de acuerdo con su gravedad y con el tonelaje de aquéllas.

La legislación hasta ahora vigente preveía la imposición de las sanciones mínimas en el caso de que el infractor estuviera dispuesto a pagar de inmediato y voluntariamente.

El sistema se alteró en la práctica desde el pasado mes de marzo, cuando autoridades navales quedaron facultadas para graduar las sanciones en cada caso, sin la participación de los Tribunales.

Con la nueva legislación se pretende disuadir a las embarcaciones extranjeras, es decir, a las españolas, mediante graves sanciones económicas, de su política de "riesgo calculado".

Según opinan las autoridades pesqueras de Lisboa, los armadores de puertos de Galicia y Andalucía occidental consideran rentable pescar ilegalmente en aguas portuguesas, aunque sus embarcaciones sean capturadas alguna que otra vez y multas según los baremos vigentes.

En los registros de la Marina figuran pesqueros aprehendidos en repetidas ocasiones, algunos de ellos con muy pocos días de intervalo.—Efe.



DOMINGO

El director general del ISM, en el aula-taller de la Casa del Mar de Estepona.

El director general del ISM impone la Medalla al Mérito Social Marítimo a un pescador jubilado

DAVID LEON HERRERO, Málaga

El director general del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, ha visitado Málaga, con motivo de la imposición de la Medalla al Mérito Social Marítimo concedida al pescador jubilado José López Morilla.

Durante su corta estancia en esta capital, Constantino Méndez mantuvo contactos con diversas autoridades de la provincia y, de manera especial, con los representantes del sector marítimo pesquero, con los que trató de los problemas por los que atraviesa en estos momentos la flota, y de la incidencia de las cotizaciones a la Seguridad Social en los costes de mantenimiento.

El acto de imposición de la medalla se celebró en Marbella, y estu-

ron presentes las autoridades locales relacionadas con el sector pesquero; entre ellas, el ayudante militar de Marina y el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores. Después de unas afectuosas palabras dirigidas por el director general del Instituto Social de la Marina al señor López Morilla, en las que resaltó la entrega de su larga vida en la mar y su vocación marinera, se procedió a la imposición de la medalla, y le hizo entrega del correspondiente diploma y de la gratificación económica que dicha concesión lleva consigo.

Posteriormente, el director general viajó a Estepona, donde visitó las instalaciones del ISM y celebró entrevistas con el alcalde, ayudante militar de Marina y el patrón mayor de dicha localidad.

Tenerife

Charlas-coloquio sobre drogas

Santa Cruz de Tenerife

Una serie de charlas-coloquio sobre el tema de las drogas se han desarrollado en el colegio público República Argentina Barrio de San Andrés, de Santa Cruz, organizados por la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, en colaboración con el Centro de Ayuda al Toxicómano, Asociación de Padres de Alumnos y la Asociación de Vecinos.

Las conferencias versaron sobre "Drogodependencias más comunes", dictada por el doctor Guigou y las señoras García y Martín; "Drogas ilegales depresoras, alucinógenas y estimulantes", por el doctor Duque y la señora García, y "Drogas legales: alcoholismo, y fármacos dependientes, estudio socio-sanitario en el Centro de Ayuda al Toxicómano", por el doctor Guigou y la señora Martín.

Las Palmas

Navegante solitario rescatado por un pesquero

Las Palmas de Gran Canaria

El navegante solitario francés Jean-Claude Labrat, que fue rescatado por el pesquero canario "Albacora-6" en aguas de Costa de Marfil, se encuentra a la espera de que algún barco le lleve a tierra.

Según informó a Efe el capitán del pesquero español desde alta mar, Claude Labrat se encuentra bien de salud a bordo de su barco.

Jean-Claude Labrat, investigador, nacido en 1945 en Gemignac (Francia) y residente en la localidad francesa de Charet, salió en solitario el 23 de diciembre de 1983 desde el puerto de Dakar rumbo al Triángulo de las Bermudas, para efectuar en aquella zona determinados trabajos.

Labrat naufragó y se le dio por desaparecido, hasta que el sábado día 24 de marzo, el pesquero de altura, que tiene base en Las Palmas, le encontró.

Andalucía

Prohibida la pesca de inmaduros

Sevilla

La prohibición de pesca de inmaduros de todas las especies fue el acuerdo al que se llegó, tras la reunión mantenida entre representantes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.

A la reunión, celebrada en la sede de la delegación del Gobierno en Andalucía, asistió el titular, Leocadio Marín; el viceconsejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, el director general de Ordenación Pesquera del MAPA, los gobernadores civiles del litoral andaluz, el director general de pesca de la Junta y la directora general de consumo.

El director general de Ordenación Pesquera del MAPA y el director general de Pesca de la Junta coincidieron en la necesidad, cada vez más urgente, de coordinar las diferentes administraciones e instituciones que confluyen en el sector pesquero.

El director general de Ordenación Pesquera se comprometió a distribuir una circular que defina las relaciones operativas entre Comandancias de Marina, direcciones autonómicas de Gobierno y Gobiernos Civiles.

El acuerdo de extender la prohibición de pesca de inmaduros a todas las especies, según el acuerdo adoptado, evitará discriminaciones y agravios comparativos.

Asimismo se argumentó a favor de la prohibición extensiva, la necesidad de conservar los recursos piscícolas disponibles y la de mantener las tallas europeas que faciliten los acuerdos pesqueros internacionales.

En lo que se refiere al decomiso de pesca prohibida y control del mercado, se exigió que las medidas coercitivas se respeten en todo el litoral, para evitar el fraude en segundas ventas.

A estos efectos, la comisión mixta reunida propone una coordinación eficaz entre los inspectores de consumo y los agentes de seguridad.

En lo que respecta al colectivo de bolichero malagueños, las autoridades de pesca de las Administraciones central y plazo, y facilitar la infraestructura técnica e industrial adecuada.—Efe.



EFE

Protestan los pescadores de chanquete. Unos 200 bolicheros malagueños, que se dedican habitualmente a la pesca de chanquetes, se encerraron en la lonja del puerto de Málaga en protesta por la prohibición de pescar chanquete, pero también para denunciar la captura de inmaduros por barcos pesqueros mayores que los que ellos utilizan. En la foto, un bolichero descansa frente al lugar donde se efectuó el encierro.

La construcción naval en España, un 20 por 100 más cara que en Japón o Corea

Madrid

Construir un barco en los grandes astilleros españoles cuesta un 20 por 100 más que en los astilleros de Japón o Corea del Sur, según un informe del Instituto Nacional de Industria al que ha tenido acceso Efe.

Ambos países asiáticos acapararon en 1983 el 58 por 100 de los nuevos pedidos de buques del mercado mundial. Japón logró hacerse con el 40 por ciento de los nuevos pedidos en 1983 y Corea del Sur con el 18,5 por ciento.

Esta situación de alta concentración de los nuevos pedidos de buques se debe, según dijeron a Efe fuentes del sector, no sólo a los costes, sensiblemente más bajos de los astilleros asiáticos, sino a las excepcionales condiciones de financiación que ofrecen a sus clientes, favorecidos, en el caso del Japón, por un bajo índice de inflación.

El informe previo a la reconversión del subsector, al que ha tenido acceso Efe, señala que en 1983 los grandes astilleros españoles AESA y Astano, ambos del INI, no han contratado en firme ningún buque, aunque existen contratos pendientes de entrada en vigor con un total de 117.100 toneladas de registro bruto compensado (TRBC).

En 1983, las pérdidas de los grandes astilleros españoles se incrementaron en un 35 por 100 sobre las de 1982, al

alcanzar 32.000 millones frente a los 24.453 millones del año anterior. Estas pérdidas han superado los 150.000 millones de pesetas en el periodo comprendido entre 1977 y 1983.

Los costes financieros del ejercicio que acaba de concluir sumarán 18.000 millones de pesetas (26.000 millones previstos para 1984), mientras que el endeudamiento de este subsector asciende a 250.000 millones de pesetas.

La deuda que las dos empresas públicas del subsector, AESA y Astano, tienen pendiente con la Seguridad Social suma, según el informe al que ha tenido acceso Efe, 30.800 millones de pesetas.

El informe califica de "desesperada" la situación de tesorería y señala que "existen deudas a proveedores vencidas y no pagadas por valor de 20.000 millones de pesetas, graves dificultades para afrontar el pago de las nóminas y problemas de suministros y de acceso a la financiación bancaria".

A finales de 1983, año en el que se entregaron diecinueve buques con 272.000 TRBC, sólo existían dieciocho buques en construcción, con 287.000 TRBC, todos para entregar en 1984. Tres de estos buques no tienen armador por no haberse conseguido la financiación prevista para su construcción.

Además, existen otros cuatro buques sin armador, dos de ellos terminados y

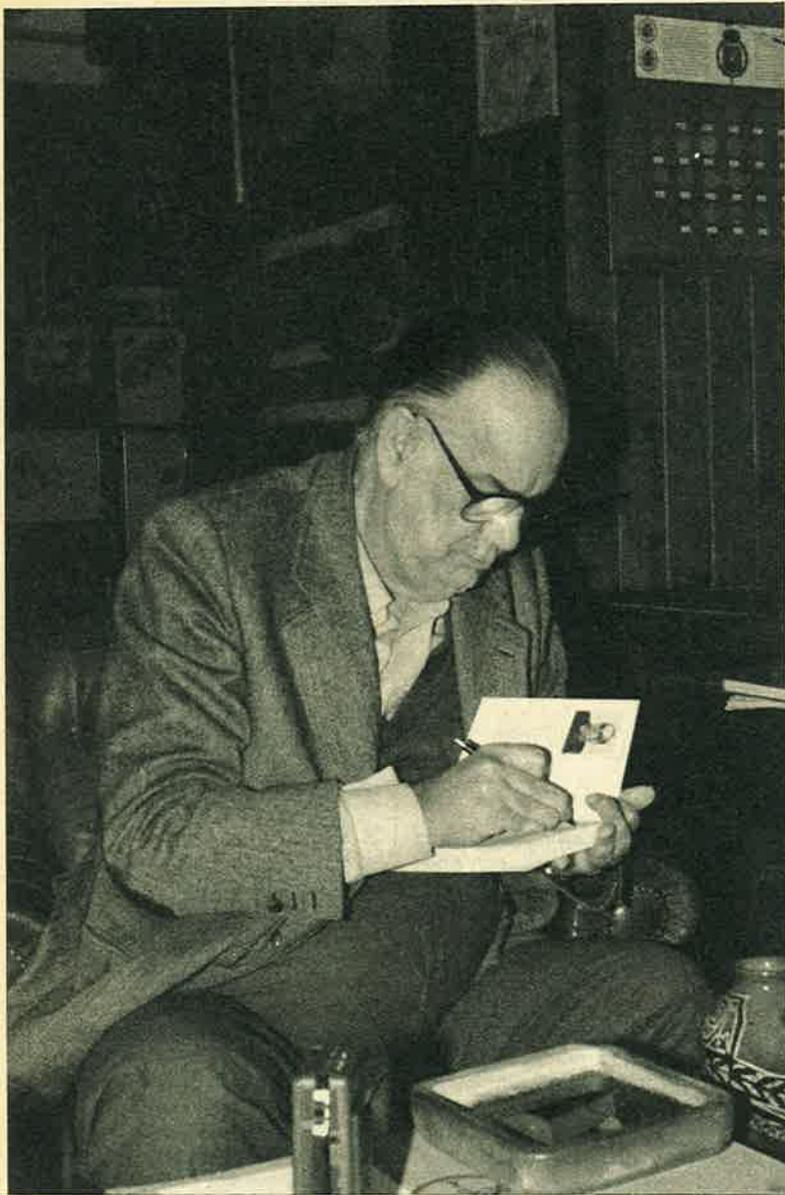
los otros dos con construcción paralizada. La mayor parte de los buques actualmente en construcción están en renegociación con los armadores para rebajar precios o dilatar plazos de entrega.

La producción de nuevas construcciones en 1983, 214.000 TRBC, ha sido un 44 por 100 inferior a la de 1982, mientras que la producción de motores ha descendido un 60 por 100 sobre el año anterior.

Sobre las perspectivas para 1984, el informe las califica de "pesimistas" y precisa que la cartera de pedidos actual sólo permite garantizar el 23 por 100 de la capacidad de trabajo de nuevas construcciones, mientras que la cartera de pedidos para motores "es nula". Las pérdidas del subsector alcanzarán, según estas previsiones, 40.000 millones de pesetas.

El descenso de actividad es progresivo a lo largo de 1984, se afirma en el documento, "llegando a la paralización total en nuevas construcciones (ningún buque pendiente de entrega) y en motores".

En el informe se indica que la planta actual de grandes astilleros asciende a 22.252 trabajadores, de los cuales 6.400 están en regulación temporal de empleo. La reducción de puestos de trabajo en el subsector se estima, como ya se anunció, en unos 9.300 trabajadores.—Efe.



Cela firma una dedicatoria a los trabajadores del mar.

Nace Camilo José Cela, ese coloso de la lengua, en Padrón, al Sur de La Coruña, la antigua Iria-Flavia, nombre dado en honor de Flavio Vespasiano. Aprende el español en Inglaterra y su adolescencia transcurre en España, manifestando un temperamento inquieto e impaciente. Su inteligencia es notoria y, desde niño, muestra espontaneidad en sus inclinaciones poéticas. Su obra literaria es muy extensa, expresándose en un lenguaje sonoro y vital, causando sensación en los medios literarios. Muy joven, a los cuarenta años, ingresa en la Real Academia de la Lengua. Viajero incansable, describe con tacto y sutileza el estilo costumbrista. Se hace un reto y, él solo, edita la revista literaria "Papeles de Son Armadans"; le pronostican tres números de vida, y la mantiene durante veinticuatro años. Buen gastrónomo, conoce el secreto del deleite de la buena mesa. Acaba de publicar "Mazurca para dos muertos", y este año escribirá "Madera de boj" y "Mallorca desde el mar", ambas de ambientación marinera, las únicas en su género por él escritas. Tiene un peculiar concepto de la vida y de las gentes, pero también es realista. Opina del trabajador del mar que es heroico, "y el pescador, no digamos". Se marea en barco, pero conoce bien las instituciones que se relacionan con el mundo marítimo. "El Instituto Social de la Marina es un organismo necesario", ha manifestado Cela a Hoja del Mar, una revista de la que conserva artículos, informaciones y reportajes.

"El trabajador del mar es heroico"

CELA

EMILIO MORANCHO,
Palma de Mallorca

Camilo José Cela lleva treinta años en Mallorca. Vive en una casa moderna de ladrillos oscuros, casi negros, ubicada en la parte alta de Palma, La Bonanova, a donde no llega el bullicioso trasiego de la ciudad. La cita es por la mañana, una mañana lluviosa y gris, que no impide la entrevista concertada para Hoja del Mar.

Nos recibe en su despacho, una gran sala repleta de libros, cuadros y objetos curiosos, quizá recuerdos de viajes interesantes. Nos aparece un Cela alto y fortachón, amable, con voz fuerte y profunda. Como introducción al diálogo, le expresamos sucintamente que el Instituto Social de la Marina (ISM) es un organismo dentro del sistema de la Seguridad Social, pero que, en cierto modo, supera los límites de una entidad gestora y de un servicio común. Por otra parte, se le dice que nuestra pretensión es que las actividades del Instituto lleguen a los trabajadores del mar, entidades públicas, empresas y particulares, para una correcta información y divulgación profesional y social de los hombres de la mar, a través de la revista mensual Hoja del Mar, cuya tirada es importante.

"Sí —nos dice—, yo recibo la revista y tiene cosas muy interesantes; hay algunas que he recortado, o sea, está claro que tiene interés conservarlas".

Nació en Padrón, a donde llegó el cuerpo del Apóstol Santiago a bordo de una barca de piedra. Hay muchas opiniones sobre este suceso y no sabemos qué hay de leyenda y qué de histórico.

—Leyenda todo —responde—, porque una barca de piedra no flota, y además, es posible que históricamente jamás haya estado allí el cuerpo del Apóstol, aunque esto es una creencia popular. Y si hay quien supone que el cadáver que apareció en Iria, en Padrón, el antiguo Pedrón, es el cadáver que está enterrado en Santiago de Compostela. Hay un historiador que lo pone en tela de juicio, y supone que es Diocleciano, que no vamos a discutir, pero la tradición es que llegó en barca de piedra el Apóstol Santiago y sus acompañantes, que figuran en el escudo de la villa.

Siempre hemos oído decir que los gallegos son desconfiados, y esta afirmación turba a Cela y sale al paso con energía.

—No es verdad, ¿quién le dijo eso? Los gallegos tenemos un exceso de confianza, por eso entre los castellanos y vascos nos llevan a mal

traer; le digo esto porque ustedes dos son castellano y vasco. Fuera de bromas, no es verdad, lo que sucede es que cuando se dice que el campesino gallego es muy desconfiado, que tiene retranca, etcétera, fíjese bien que el campesino de cualquier provincia es igual, lo que le da desconfianza no es la condición, sino el oficio; el campesino está receloso con el hombre de la ciudad, porque supone que lo va a engañar, y con frecuencia no va descaminado, y entonces se siente receloso y se encocha como un caracol.

—Señor Cela, yo no creo en ellas, pero haberlas, hailas.

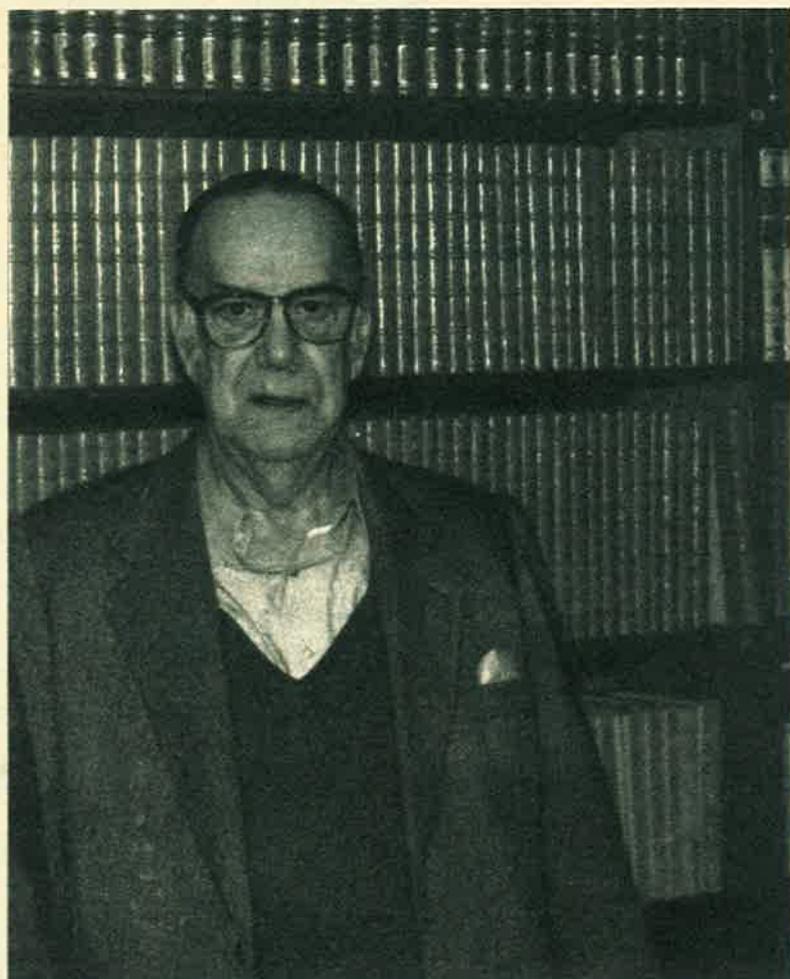
Sonríe.

—¿Las meigas? Hombre, eso salta a la vista; creer se debe creer, y haberlas, hailas, decía un cura gallego. Mire usted, en un país tan brumoso como Galicia, sus corrientes de agua, ríos, etcétera, claro, si hace lluvia, niebla intensa, un poco de brisa que mueve los árboles, confundirlo con un grupo de fantasmas está al alcance de cualquier imaginación ingenua. Y si además se cree que aquello es la Santa Compañía, se lo cree todo. Hay que resistirse a la Santa Compañía, pues, si lo atrapa, le sorbe el seso, lo vuelve tonto, y se pasa la vida vagando por la orilla de los ríos. En todo caso es una leyenda muy poética, que sería bonito se tuviese en cuenta.

"Le mordí a una monja"

Cela tuvo una niñez muy inquieta, fue un muchacho discoloro, que armaba tales travesuras que fue expulsado de tres colegios de curas y uno de monjas. ¿Qué hacía usted, don Camilo?

—¿Que le mordí a una monja! Pero bueno, un niño pequeño, a los seis años, muerde sin distinción de si es una monja o la niñera que lo saca a la calle; le llevan la contraria, el niño se incomoda y muerde. Se enfadaron con razón y me echaron con razón. Yo descubrí, más tarde, que estos curas de los colegios quizá supieran geografía o matemáticas, pero de lo que no sabían una palabra era de pedagogía ni de psicología infantil. Cuidado, lo primero que hay que hacer es conocer el material con que se trabaja, en este caso el niño. El niño inteligente, suponiendo que yo lo fuera, y estoy hablando en abstracto, suele ser imaginativo y propende a distraerse. Yo recuerdo que en los escolapios, en una clase me preguntaron dos por dos, y respondí río Duero. Está claro que no sabía en qué clase estaba; pero la culpa era del profesor, que no estaba a la altura de las circunstancias ni hacía sugestiva la clase.



“ El mar produce más víctimas que las minas y, sin embargo, la gente cree que el oficio más duro es el de minero ”

Siendo un bebé salió de Galicia para ir a Inglaterra y vivir con unos parientes familia de su madre, que era inglesa. Era el niño mayor. Su padre viajaba mucho y debía ser una lata ir de hotel en hotel con un niño mayor.

—Por eso no tengo acento gallego, no puedo tenerlo. Fíjese usted que yo aprendí español en Inglaterra, con una profesora, pues mi padre, que era muy sensato, pensaba que era ridículo que un niño español fuese a España con acento inglés. Y tuve una profesora que me enseñó español, como a otros niños les enseñan piano.

“Escribí siempre”

—Pero, ¿qué le lleva a la literatura?

—Yo creo que una inercia, una fuerza de fatalidad. Cuando a mí se me pregunta cuándo empecé a escribir, no sé qué contestar, porque es una pregunta sin respuesta, porque yo escribí siempre. Es más, antes de saber casar las letras, de escribir en sentido escolar, yo tenía una institutriz a la que le dictaba poesías, muy malas como comprenderá, hasta que mi padre le dio instrucciones para que, cuando entrase en trance lírico, me sacase la bicicleta. Yo no concibo que pudiera hacer otra cosa que escribir, y además he tenido la inmensa fortuna de vivir de lo que me gusta hacer.

A los veintiséis años, Camilo José Cela escribe “La familia de Pascual Duarte”, novela de tema fuerte para la época, y que causa gran impacto por el lenguaje y por el dramatismo del argumento. En todo libro hay una pizca de biográfico, pero ¿fue un hecho real que usted conoció?

—Se parte siempre de un punto de realidad. Después se adultera, es el reflejo de la realidad digerido por

la cabeza del escritor, que saliendo por su mano derecha, nos da el fenómeno que llamamos literatura. Y hay un punto de realidad, como también hay un punto autobiográfico, en mayor o menor grado, claro; si no sería usted un plagiario de otra cosa.

Son Armadans es una zona de Palma, junto a la popular y cosmopolita plaza de Gomila. Estaba ocupada por chalets y casas bajas, habitadas, en su mayoría, por artistas, escritores, pintores, etcétera. En 1957, Cela funda, él solo, una revista literaria, “Papeles de Son Armadans”, y el objetivo nos lo explica él mismo.

—Bueno, con objeto de tener una revista propia, y de ver hasta qué punto, en un régimen de no excesivas libertades de expresión, una revista intelectual, de aire liberal, no política, sería capaz de vivir sin subvención oficial ni particular alguna. Me auguraban una supervivencia de dos o tres números, pero vivió veinticuatro años, con lo cual demostré que se podía hacer. Luego murió de muerte natural. Ahora me han animado a resucitarla; pero no, nunca segundas partes fueron buenas; cumplió su función, demostré lo que pretendía y ya está.

La conversación se hace amena y el sentido del humor de nuestro interlocutor nos hace las cosas más fáciles. Camilo José Cela habla despacio y se ríe con frecuencia. El mismo dice que llegó anticipadamente a todo, como llegó a la Real Academia de la Lengua a los cuarenta años.

—Llegué porque me eligieron, dentro de un sistema rigurosamente democrático. Mi discurso de ingreso fue sobre la obra literaria del pintor Solana, José Gutiérrez Solana, que fue un gran escritor. Lo que sucede es que, como era más gran pintor, la gente no le hizo caso en su faceta literaria. Yo dije en mi discurso que España es tan pobre, que no da para tener dos ideas en una misma persona. Y es verdad, porque los seis libros que escribió son magníficos, y precursor de unas corrientes que vivieron después. A mi discurso de ingreso en la Real Academia me contestó el profesor Gregorio Marañón.

“Vagamares”

—En su obra literaria ha tocado casi todos los géneros, pero ¿ha escrito algo cuya temática sea la mar?

—He escrito, quizá, algún cuento. Quiero escribir ahora una novela sobre la Galicia exterior, y que se llamará “Madera de boj”, que es un poco la historia de parte de mi familia, y que los quiero hacer balleneros. Y también quiero escribir este verano un libro de viajes por mar que lo titularé “Mallorca desde el mar”, describiendo la tierra vista desde el mar, con un barco que tenemos amarrado; sería dar una vuelta a la isla. ¡Ah!, y donde invento una palabra, “vagamares”, que es el que pasea por los mares sin rumbo fijo. Es una palabra que puede funcionar; las palabras son siempre posteriores a los conceptos que designan. Tengo

**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



Camilo José Cela y el director provincial del ISM en Palma de Mallorca, Bernardo Zulaica, al término de la entrevista.

un ensayo, "Teoría de la Lengua", que habla de esto.

Viajero infatigable, Camilo José Cela tiene proyectados para este año varios viajes por Europa y Asia. Los viajes le descansan y le enriquecen para futuras publicaciones, aunque su fin inmediato del viaje no es la preparación de ningún libro.

—Tengo varios viajes, entre ellos al Japón, de donde no voy a escribir nada, aunque no me va a sobrar la experiencia de pasar diez o quince días con los japoneses. Cuando acabé "Mazurca para dos muertos", acabé dos cosas, cansadísimo y agobiado por los compromisos que había ido posponiendo. Ahora voy a aceptar la invitación que me hizo una Universidad japonesa para pronunciar una conferencia. Pero una conferencia dura una hora, y aunque sean tres conferencias, son tres horas, hasta quince días, sobra tiempo. Aunque sea para ver cómo son esas geishas, porque uno está acostumbrado a las putas hispánicas, y ver esas mujeres tan finas da como un poco de vergüenza. Seguramente voy a ir de sorpresa en sorpresa.

—Cuando escribe "Rol de cornudos", ¿señala usted a alguien?

—No, hombre, entonces tendría que referirme a un país-entero. El cornudo que más me gusta es el ácrata o anarquista, que no existe, puesto que para ser cornudo es preciso admitir las instituciones. Maricón, por ejemplo, es un concepto que no tiene nada que ver con las instituciones, es un concepto entre fisiológico y moral; pero cornudo no, que es una pura convención, una pura circunstancia civil. Si la mujer con la que vive le engaña, y no están casados, ya no es cornudo, porque no están en la institución. En cualquier caso es un libro muy divertido.

Hacer una Constitución

En el año 1977 es nombrado senador por designación real, haciendo un trabajo importante a la hora de redactar la Constitución española.

¿Le interesa la política o aceptó por algún motivo concreto?

—Lo acepté por varias razones. La primera, por lealtad al Rey. Y porque es muy bonito ayudar, siquiera mínimamente, a hacer una Constitución; es una experiencia que nos toca a muy pocos españoles en la Historia. La política, pues no, porque no es lo mío. Para ser político hay que ser más joven, y yo voy a cumplir sesenta y ocho años. A un político en activo, mayor que yo, le dije un día: dada la edad que tienen el Rey, Felipe González y Adolfo Suárez, yo no tengo nada que hacer y tú menos. Las sesiones del Senado son agotadoras y, frecuentemente, aburridísimas.

—Usted, que es armador de varios barcos de su hijo, nombrados Iria todos ellos, ¿tiene aficiones marineras?

—Hay varios, sucesivos, denominados Iria, pero no le ponemos el número porque resulta ridículo. No tengo aficiones marineras prácticas; bueno, me gusta dar un paseo en verano, acercarme a Cabrera, pero nada más. En lo que no me metería, porque no tengo condiciones físicas ni legales, es en una larga travesía ni en una regata dura, como la de las mil millas, que ganó mi hijo. No me gustan los barcos porque me mareo.

La sonería de un reloj de pared, estridente y agudo, interrumpe nuestra conversación unos segundos, avisándonos que es mediodía. En la familia Cela hay muchos marinos, incluso Ignacio Cela, almirante en Barcelona, pero su segundo apellido, Trulock, va unido a un corsario inglés, que al decir del mismo Cela se dedicaba al noble deporte de asaltar galeones en alta mar, y alguna historia conocerá de su pariente.

—Pues no, no hay historia, porque mi familia era muy inglesa, muy victoriana. Mi tatarabuelo era corsario, de un pueblo siniestro al Sur de Gales, que tiene una mar durísima, parecido a la costa de la Muerte gallega. De lo que si hay una historia muy curiosa, y estoy tratando de

encontrar datos, es que hubo en el siglo XIX un barco de tres palos, mediterráneo, español, cuyo patrón se llamaba Camilo Cela y que tenía una tripulación de once hombres, todos hijos suyos, ¡qué bonito!

—Señor Cela, ¿qué opinión le merecen los trabajadores del mar?

"El ISM es una institución necesaria"

—¡Hombre, hombre! El trabajador del mar es siempre heroico, y el pescador no digamos. Fíjese que la mar produce más víctimas que las minas y, sin embargo, la gente cree que el oficio más duro es el de minero, que es duro y tiene todos mis respetos, que no quede una sombra de ello. Ahora bien, es más dramático todavía el marinero. En la costa gallega, mire la cantidad de mujeres de luto que hay por allí, es horrible. Y el Instituto Social de la Marina es una institución que funciona, y en todo caso, una institución necesaria, y ustedes tienen una ventaja, y es la afición; no se puede estar metido en ese mundo si no se tiene afición por la mar y su entorno social, y esa afición redundará en beneficio de la eficacia de la institución.

Cela es un excelente gastrónomo, amante del buen yantar y, aunque no pertenece a ninguna sociedad gastronómica, es frecuente verlo en un restaurante mallorquín, donde las viandas son abundantes y de excelente calidad, lo mismo que los caldos, de renombrados lagares. ¿Cuál es el secreto, don Camilo?

—Bueno, yo soy un modesto aficionado, pero vayamos por partes. El secreto del buen comer está, primero, en que haya una buena materia prima. Veán ustedes que en Galicia no tenemos cocina, ya que no se puede llamar cocina a una langosta cocida o a un lacón con grelos; en todo caso es una cocina poco evolucionada, pero es que la materia prima que ponemos en la cacerola es excelente; y después, no tener prisa

ninguna, los platos hay que hacerlos con deleite y con calma; la sabiduría, si se añade, mejor que mejor. Y después, tener un buen estómago. La bebida, el poder beber en una mínima cantidad, se consigna en las tres ces: calidad, calma y no cambiar. Y así trasiega usted una botella entera; ahora, si empieza a mezclar bebidas, acaba como el rosario de la aurora. Y la calidad, lo más que le puede pasar con la calidad es que se emborrache, la duerme, y a la mañana siguiente no tiene usted ni resaca ni le duele la cabeza, porque estaba borracho, pero no intoxicado. Además, siempre hay que comer y beber cosas de la tierra en que se está, así aseguramos buenos platos, por la experiencia en cocinarlos y por la calidad de crianza.

—Don Camilo, en mayo cumplirá usted sesenta y ocho años, ha viajado por casi todo el mundo y ha tenido interesantes vivencias: ¿qué le queda por hacer todavía?

"El viejo está lleno de proyectos"

—Vivir otros sesenta y ocho años, ¿le parece poco? Mire usted, el viejo, en el lecho de muerte está lleno de proyectos para el futuro. La gran salvación del ser humano es que la muerte no acontezca a plazo fijo. Por eso debe ser espantoso lo del condenado a muerte. Los hombres, en nuestra soberbia, creemos que el tiempo es un concepto que sabemos medir, y no es verdad, lo medimos en extensión, pero no en intensidad. No es lo mismo el minuto del condenado que el del enamorado, o el del que no tiene nada que hacer. Proyectos siempre, aunque luego muchos se queden sin realizar, pero siempre hay que tener proyectos.

No hace mucho, Camilo José Cela dio una conferencia en el Club Siglo XXI, con el tema "Pensamiento, literatura y libertad", y entre otras cosas decía que la literatura, como máquina de fabular, se apoya en dos elementos fundamentales, la estética y la ética; esta literatura era el vehículo a través del cual discurría la libertad. Y el concepto que tiene de la libertad lo define como "el ejercicio de la voluntad sin interferir la voluntad de los demás". Y llevado a la vida pública, es el ejercicio de aquel programa político que se tenga, sin causar una extorsión a los demás. Por eso es buena señal hoy en España que en toda nuestra historia éste ha sido el primer tránsito político grande que no ha producido ni asesinatos, ni persecuciones, ni exilio; si el fusilamiento es tremendo, el exilio es dramático.

Cela ha conocido muchos españoles exiliados en el extranjero, y su situación era dramática. Siempre cuenta que el extraordinario poeta Luis Cernuda, en Los Angeles, no le preguntaba cuánto tiempo iba a durar el general Franco en el poder, sino "¿seguirá tan airosa como siempre la fuente de las Cuatro Estaciones en el Museo del Prado?". Y eso es pura nostalgia. Bueno, pues la libertad es no tener que añorar la fuente de las Cuatro Estaciones.



Una de las primeras películas de los Lumière: "Una barca saliendo del puerto" (1895). Las mujeres que se vislumbran en el malecón son las esposas de ambos hermanos.



Escena de la película de Méliès "El reino de las hadas" (1903). Está coloreada. Los colores fueron pintados a mano por el propio realizador.

DESDE EL CINEMATOGRAFO LUMIERE HASTA EL SIGLO XX

J. M. MASIP SEGARRA

AUNQUE el alemán Ottmar Anschütz investiga en 1884, y con éxito, la síntesis del movimiento, lo cierto es que el descubrimiento del cinematógrafo se debe a los hermanos Lumière que, en 1895, montan varios episodios en una serie de películas, que han sido rodados en un solo plano cada uno de ellos. Entre estos documentales de 17 metros, lo marinero aparece como tema "agradecido" en "La mar", "La salida del puerto" y "Baño en el mar".

Mientras estos artesanos, poco conscientes de la trascendencia de su invento, se ven asaltados por los grandes empresarios teatrales, que desean llevar a sus locales el impacto de la imagen en movimiento, Albert Opromio (1896) descubre el "travelling" (1) en la mar, paseando en góndola por el Gran Canal de Vene-

cia. Ese mismo año, doña María Cristina, Regente de España, conoce el cinematógrafo.

El mundo del teatro, por tanto, recoge el testigo y es, fundamentalmente, Georges Méliès quien, ante la respuesta de Lumière: "Agradézcamelo, joven. Mi invento no está a la venta; para usted sería la ruina...", insiste y, en 1897, realiza filmaciones que se apartan de la mera captación de la Naturaleza viva, para adentrarse en la imaginación de su origen caricaturista y escenográfico. Recordemos "Combate naval en Grecia", primera ocasión en que se utilizan maquetas para el cine.

Como será habitual desde entonces, el cinematógrafo explota la actualidad, y Edward H. Amat (1898) reconstruye el combate de la flota del almirante Cervera en la bahía de Santiago de Cuba. Méliès, en la mis-

ma línea, prosigue con "La catástrofe del Maine" y "Combate naval ante Manila".

La acción paralela (2) también se utiliza por vez primera en el cine, rodando escenas marineras. Es James Williamson (1899), filmando una competición de regatas en Henley, con una embarcación a modo de "travelling", y un año después en "Attack on a China Mission", alternando la imagen de la misión asediada con la de los marinos británicos intentando salvar al clérigo y su hija.

El mismo año 1900, el inglés Cecil Hepworth rodó una serie que combinaba el documento y la propaganda de reclutamiento marineramente: "The British Navy".

En este ambiente, que permite entrever comercio, intereses, dinero, nace la industria del cine en detrimento de los geniales artesanos.

Los Lumière ponen en manos de

su compatriota Charles Pathé unas posibilidades que no desperdiciará; funda el Pathé Cinema (1897) y se convierte en el primer gran industrial del sector; más tarde se jactaría de ello al comentar: "¡No inventé el cine, pero lo he industrializado!".

Así comienza, pues, el espectáculo artístico y económico. Hollywood surge en 1912, Europa y América del Norte pugnan por la supremacía, pero esa es otra historia de la que hablaremos más adelante.

El mundo occidental, de 1884 a 1902

Tratando de contemplar el desarrollo de esta cinematografía en un contexto histórico y socioeconómico, complementario del filosófico, científico y artístico que intentamos resumir al margen, nos encontramos con

una hegemonía alemana, desde 1870, en Europa y el gran poder de las dos grandes potencias anglosajonas (Gran Bretaña y Estados Unidos) a escala mundial; este predominio desemboca en una dinámica —y bélica— expansión mundial a la busca y captura de mercados: un imperialismo con necesidad de colonias; ello supone la exportación del irracionalismo vitalista, de origen germánico.

Por tanto, mientras Italia y Rusia se mantienen en vías de desarrollo, Gran Bretaña, Estados Unidos, Alemania y Francia, apoyándose en los continuos descubrimientos y avances técnicos, realizan crecientes inversiones de capital para desarrollar nuevos procesos de producción, grandes urbes, redes de tráfico, que traen como consecuencia un capitalismo monopolista. En estas naciones se incrementa el nivel de vida, el éxodo rural, la democratización, la cultura masiva, en perjuicio, todo ello, de los pueblos colonizados, que ni saben ni pueden contestar.

La política de fuerza frente a “los pueblos inferiores” es un éxito, y el rearme, desde luego militar y principalmente naval, significa el control de los mares, el dominio del mundo.

Este egoísmo/necesidad económicos, mezclados con el irracionalismo citado, da lugar a una “conciencia de misión”, según la cual una civilización debe someter a otras a su “aprendizaje”. Como veremos próximamente, los colonizados, apoyados, en algún caso, por el movimiento obrero de los imperios, se enfrentarán al reto de la emancipación, apo-

yándose en el descubrimiento de su propia historia.

En España, la época se caracteriza por una incorporación a la revolución industrial en Cataluña y País Vasco, un inmenso resto rural abandonado; el movimiento obrero comienza a desarrollarse con el fin de paliar lo evidente.

Políticamente, la Constitución de 1876 abre cauces a un país con el 75,52 por 100 de analfabetos (censo de 1877). El liberal y hombre de Estado Cánovas es asesinado en 1897. La guerra con Estados Unidos conduce a la pérdida de Cuba, Filipinas y Puerto Rico. Mientras el caciquismo rural se mantiene, España queda reducida, como potencia mundial, a los actuales límites, y una reflexiva generación del 98 aparece como consecuencia.

El cine español comienza a andar

Cuatro meses y medio después de su presentación en París, llega a Madrid el cinematógrafo Lumière, de la mano del ya citado A. Opromio, que instaló el primer salón de exhibición en los bajos del antiguo hotel Rusia —ya desaparecido y que se encontraba en el cruce de la Carrera de San Jerónimo con Ventura de la Vega—. La inauguración fue el 13 de mayo de 1896, en sesión privada. El periodista José Francos Rodríguez (1862/1931) comenta en un libro de Memorias de 1928: “El espectáculo produjo asombro, ganando desde el

primer momento las simpatías del público... Algo molestaba la vibración luminosa de las proyecciones; pero el cansancio de los ojos lo amonorbaba el recreo de asomarse a panoramas interesantes, sugestivos (...). Estábamos como chiquillos con zapatos nuevos (...).”

El primer empresario español, Eduardo Jimeno, se inició en Burgos para pasar a Bilbao, donde el gobernador le autoriza a las proyecciones “con un artefacto que ha traído del extranjero, pudiéndosele retirar el artefacto en caso de que produzca algún acontecimiento lamentable”.

El propio Jimeno Correas adquiere un rollo negativo y realiza su primer ensayo, que recoge las maniobras de los ponteros en el río Ebro. Puede considerarse el primer film nacional, aunque el autor, no contento con la calidad técnica de la obra, muy pocas veces la proyectó.

Fructuoso Gelabert Badiella (1874/1955) fue otro gran pionero del cine mundial; de la ebanistería al cine, pasando por la fotografía. Se construye su propia cámara y hasta 1900 hace, sobre la mar, un reporta-

je de 50 metros de la llegada a Barcelona del vapor mallorquín “Bellver” y el primer intento de cine trucado español: “Choque de dos transatlánticos” (1899), utilizando para ello dos barcos de juguete.

(1) “Travelling”: Mecanismo con ruedas sobre el que se monta la cámara y que se mueve hacia delante o atrás.

(2) Acción paralela: La que se desarrolla al mismo tiempo.

BIBLIOGRAFIA

1. Ver la correspondiente al número 222 (marzo 84) de Hoja del Mar.
2. De cine:
 - 2.1. Fernández Cuenca, Carlos: “Historia del Cine”. Tomo I. Gráficas Aguado. Madrid, 1948.
 - 2.2. Sadoul, Georges: “Diccionario del Cine”. Cineastas. Istmo. Madrid, 1977.
3. De historia:
 - 3.1. H. Kinder y W. Hilgemann: “Atlas histórico mundial”. Tomo II. Istmo. Madrid, 1975.
 - 3.2. J. Reglá, J. M. Jover y C. Seco: “España moderna y contemporánea”. Teide. Barcelona, 1969.



Vista de linterna mágica, del primer tercio del siglo XIX: “Las aventuras de Robinson Crusoe”.

Acontecimientos históricos paralelos

CIENCIA

- 1884
— Motor de gasolina.
— Composición tipográfica.
- 1888
— Ondas electromagnéticas.
- 1895
— Rayos X.
— Teoría de los electrones.
- 1897
— Telegrafía sin hilos.
1898.
— Radium.
- 1900
— Dirigible.

PENSAMIENTO

- K. Marx (1818/83).
F. Engels (1820/95).
F. Nietzsche (1844/900).
S. Freud (1859/939).
León XIII (1878/903).
M. Weber (1864/920).

HUMANIDADES

- 1893
— Monet: “La catedral de Rouen”.
— Muerte de José Zorrilla.
— Behring descubre el suero contra la difteria.
— Dvorak: “Sinfonía del Nuevo Mundo”.

1895

- Kipling: “El libro de la selva”.
— Debussy: “Preludio a la siesta de un fauno”.
— B. Shaw: “La profesión de la señora Warren”.
— Inauguración del canal que une los mares Norte y Báltico.

1896

- R. Darío: “Prosas profanas”.
— Chejov: “La gaviota”.
— A. Guimerà: “Terra baixa”.
— G. Puccini: “La Bohème”.
— A. Ganivet: “Idearium español”.
— J. Costa: “Colectivismo agrario en España”.
— O. Wilde: “Balada de la cárcel de Reading”.

HECHOS

- 1899
— Primer Congreso internacional feminista en Londres.
— L. Tolstoi: “Resurrección”.

1900

- Exposición Universal de París.
— J. Conrad: “Lord Jim”.
— S. Freud: “La interpretación de los sueños”.

1901

- K. Landsteiner descubre los grupos sanguíneos humanos.
— Comienza la Epoca Azul de Picasso.
— Paulov inicia sus experiencias sobre los reflejos condicionados.
— Primeras actuaciones de Isadora Duncan en Europa.
— Muerte de la Reina Victoria de Inglaterra.
— A. Strindberg: “La danza de la muerte”.
— Muerte de G. Verdi.
— J. Costa: “Oligarquía y caciquismo”.

1902

- V. Lenin: “¿Qué hacer?”.

IMPERIALISMO Y MOVIMIENTOS OBREROS

- Gran Bretaña**
1882. Ocupación de Egipto.
1884/95. Somalia, Kenia y Uganda. Estados boers. Sudán.
1893. Partido Laborista Independiente.

Estados Unidos

1889. Conferencia Panamericana.
1898. Guerra hispano-norteamericana. Anexión de Filipinas y Hawaii.
1903. Base de Guantánamo (Cuba).
1886. Federación Americana del Trabajo.

Alemania

1884. Africa del Sudoeste. Colonias del Pacífico.
1885. Africa Oriental.
1899. Islas Carolinas, Marianas y Palau.

- 1896/97. Huelga de estibadores de Hamburgo.
1890. Partido Socialdemócrata (SPD).

Francia

1886. Federación Nacional de Sindicatos.
1895. Confederación General del Trabajo.
1902. Fusión de ambas.

Italia

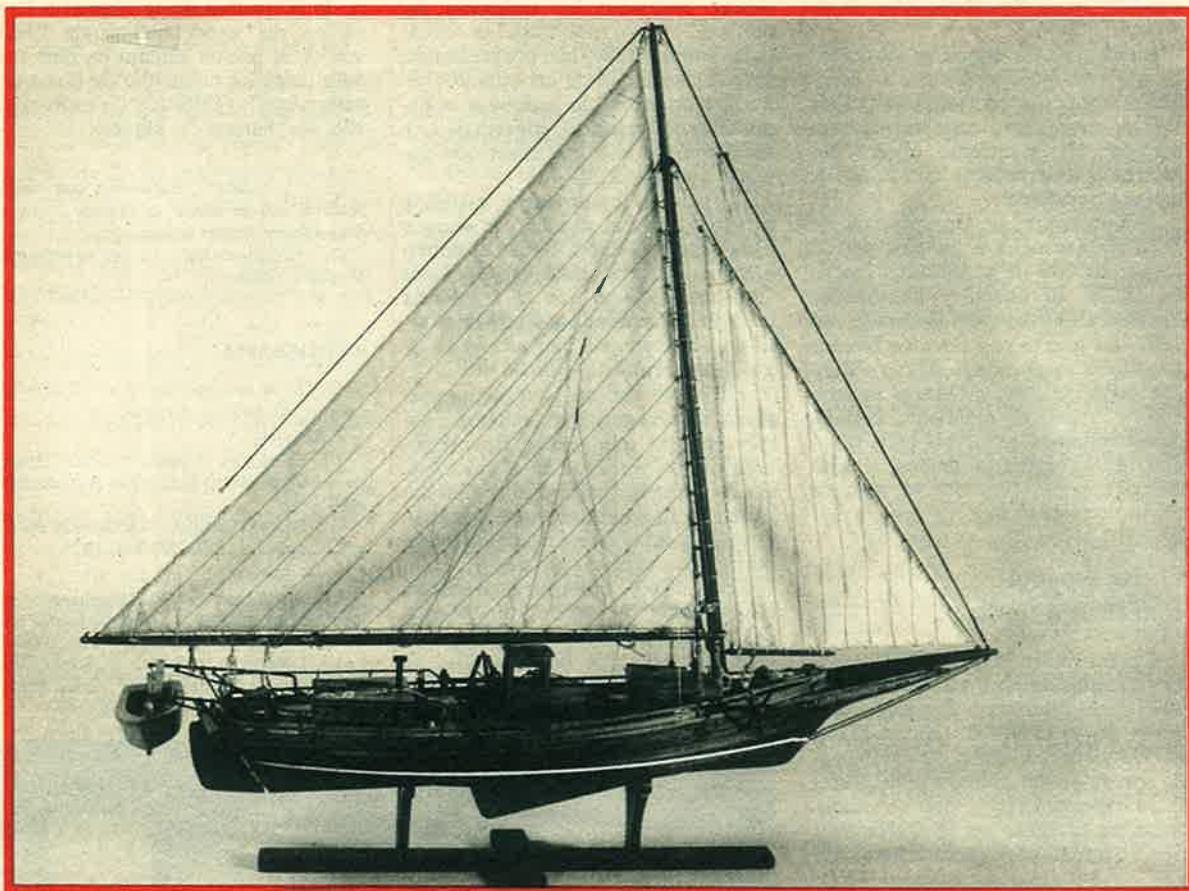
1893. Partido Socialista de los Trabajadores Italianos.

Rusia

1898. Primer Congreso del P. Socialdemócrata.
1902. Huelgas industriales y malestar campesino.

España

1879. Partido Socialista.
1881/89. Código Civil.
1885. Muerte de Alfonso XII.
1885/902. Regencia de María Cristina.
1886/89. Descubrimientos de Ramón y Cajal.
1888. Primer Congreso del PSOE y fundación de la UGT.
1890. Restablecimiento del sufragio universal.
1891. Arancel proteccionista.
1893. Fracasa el proyecto Maura para la autonomía cubana.
1898. Tratado de París: pérdida de las colonias.
1900. Sorolla: “Playa de Valencia”.



El modelo del skipjack visto por el través de estribor.

El Skipjack de la bahía de Chesapeake

JAVIER PASTOR Q.

Este trabajo está basado en uno de los modelos representativos de embarcaciones propias de diversas modalidades de pesca que el autor ha construido y forman parte de su colección. Al publicar aquí sus peculiaridades y la experiencia de su construcción, quisiera poder transmitir el interés que puede merecer este tipo de réplicas, de poco importante mérito decorativo, pero de gran valor documental, que adecuadamente tratadas constituyen un importante ejercicio para el modelista exigente.

El modelo que ilustra este trabajo es un barco característico de la alargada bahía de Chesapeake. Se trata de la réplica de una embarcación peculiar, dedicada a la pesca de las excelentes ostras que se crían en campos naturales en sus fondos, con arte de arrastre o draga, que utiliza un rastro de características similares al usado en las rias gallegas, con el nombre de endeño, aunque de mayores dimensiones.

En la primera década del siglo existían, navegando por aquellas aguas, alrededor de 2.000 barcos de características similares al que se describe. En 1980 permanecían registradas 39 embarcaciones.

Aunque el término Skipjack se

aplica en inglés a ciertas especies de peces que saltan sobre el agua, como la anjova (pomatomix saltamix), no sabré explicar la coincidencia con el nombre dado a la embarcación y aún resulta más difícil traducirlo al castellano. Se ha aplicado, de forma genérica, a las embarcaciones de fondo plano en V, con poco calado y orza de caja central, que puede ser retraída, palo con notable caída a popa, un foque y una vela triangular con botavara, bermudiana.

El barco realiza sus faenas de pesca exclusivamente a vela. Una ley del Estado de Maryland declaró, en 1865, ilegal la utilización de embarcaciones a motor para el rastreo de los campos ostríferos. El bote que

lleva suspendido en los pescantes de popa, equipado con un motor bicilíndrico de gasolina, es utilizado como ayuda en las entradas y salidas del atracadero. Una enmienda a la ley citada, aprobada en 1967, permite ahora que la pesca pueda hacerse con el auxilio del bote que empuja, con su proa apoyada en la almohada que al efecto existe en el espejo del skipjack, dos días a la semana: lunes y martes. Como límite se permite la extracción de 150 bushels de ostras. El bushel es una medida de capacidad para áridos que equivale a 35 litros. El sistema garantiza capturas de buen rendimiento económico durante dichos dos días, que pueden compensar la imposibilidad de pescar, por falta de viento, durante el resto de la semana.

La pesca se hace largando por ambas bandas los cables que se deslizan sobre un rodillo horizontal, limitado por su extremo de popa por otro cilindro vertical, que traccionan los rastros de armadura metálica, con un copo de res trasero. Como el barco no dispone de energía motriz,

el accionamiento de la maquinilla para largar y recoger el arte se hace por medio de un motor de gasolina instalado en el tambucho de la parte media de la cubierta.

Réplica del "Willie E. Bennet"

La réplica realizada corresponde al "Willie E. Bennett" y es un ejemplo típico de la embarcación de tonelaje medio de su clase. Fue construido en 1899 en Iverness. Tiene una eslora de 12,75 metros, la manga es de 4,90 metros y el puntal, hasta el trancanil, de un metro, con la reputación de haber sido un eficaz instrumento de trabajo, bien construido y de excelentes cualidades marineras. Su registro bruto es de unas 80 toneladas.

La proa es lanzada y la roda se curva y prolonga en un largo tajamar rematado por una cabeza de águila. En el canto alto del tajamar se apoya el bauprés, robusto, de sección cuadrada en la parte en que está en contacto con el casco, para hacerse octogonal primero y luego cilíndrico, con cierta incurvación de su mitad anterior hacia abajo. Tiene curvabandas, evocadoras de navíos pretéritos, que vienen a morir en el cuello de la cabeza del águila y están trabajados con talla ligera y decoración multicolor, con enseñas y motivos nacionales rodeando el nombre del barco. Desde la medianía del casco hasta el nivel de la aleta corre una cinta más ancha que alta que sirve de defensa. El espejo de popa es plano, con lanzamiento. En el codaste, superpuesto, juega un robusto timón. En la parte de estribor del espejo existe una almohada para apoyo de la roda del bote auxiliar, durante la faena de empuje.

En la medianía del casco en cruja, sin abertura visible en la cubierta, está situada la caja de la orza que se retrae o desciende halando o lascarando un cabo que sale a la cubierta a través de una groera, para unirse a un aparejo cuya tira amarra en la cornamusa existente en la cara de popa del tambucho de bajada al alojamiento del patrón.

La amurada es muy baja, suplementada en altura con cortos candeleros que sirven de apoyo a un pasamanos de madera que se interrumpe en el través de ambas bandas, donde van instalados los juegos de rodillos para el deslizamiento de los cables de rastreo.

Desde el límite popel de esta abertura hasta el espejo hay un segundo pasamanos, totalmente metálico, más alto. Proyectados hacia afuera, por la popa, dos pescantes metálicos para el bote.

El palo, con caída a popa, guarnecido por bandas, con cadetes planos firmes al casco, bigotas y largos acolladores. Dos nervios de

estay a proa, el de afuera engrilletado en un zuncho en la cabeza del palo y el de dentro en otro más bajo, donde también se engazan los obenques a 5/6 de altura del palo desde la cubierta. Los dos fenecen en zuncho y cáncamo, respectivamente, del penol del bauprés. La botavara, que sobresale mucho de la popa, tiene su boca de quijadas y una serie de cáncamos en su borde superior que sirven para el paso de la culebra con que se enverga la vela a través de ollaos en la relinga de pujamen.

El foque muestra dos características peculiares: una pequeña percha, cosida en el tercio inferior popel de su relinga de pujamen, donde se hace firme el aparejo de la escota. Y una serie de cabos nombrados lazy jacks que desde la parte alta del nervio de fuera de proa se dirigen, divergentemente, en número de cinco por banda, a la relinga de pujamen. Cuando, por necesidades de la faena de pesca, es necesario arriar el foque rápidamente, se larga su driza y la vela queda contenida entre estos cabos,

que podríamos definir como una variedad de candalizas fijas.

Detalles de construcción

El modelo ha sido construido con el fondo hacia arriba, sobre una estructura de montaje, para obtener la mejor alineación y simetría. Las secciones de apoyo se corresponden exactamente con las líneas externas de las cuadernas y tienen los alojamientos adecuados para recibir quilla y roda. A pesar de que lo plano de sus superficies hubiera permitido cubrir costados y fondo con piezas ya preparadas, en su exactas medidas, el forro se hizo con tracas de madera de caoba de Honduras de 5 x 1,5 mm., empezando a colocarlas a nivel del trancanil, para acabar en la arista costado (fondo). Dada la diferencia de anchos entre la medianía y los extremos de proa y popa, fue necesario conformar proporcionalmente cada una de las tracas del forro. Las tracas se unen entre sí con

cola de polivinilo, manteniéndolas en posición sin clavar, con anillas de alambre de acero de 2,5 mm. de grueso, hasta que la cola haya fraguado. Hay que proteger los cantos de los moldes con papel parafinado para evitar las adherencias que pueden producirse, que harían imposible la separación del casco de su molde de construcción.

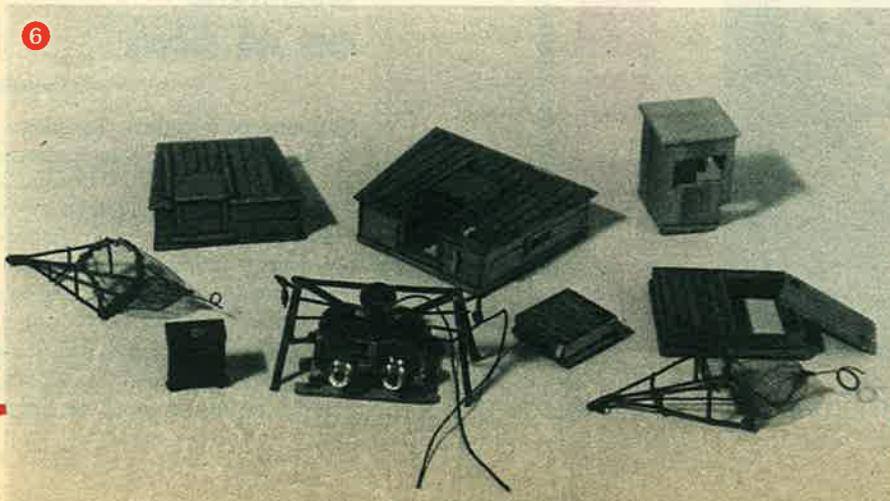
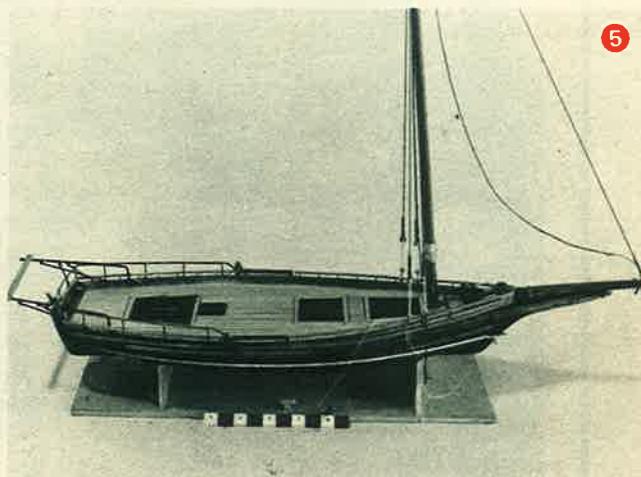
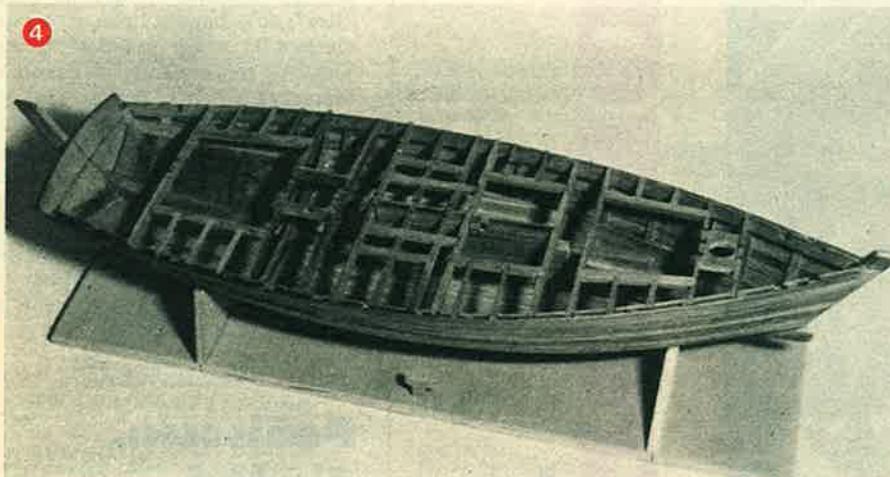
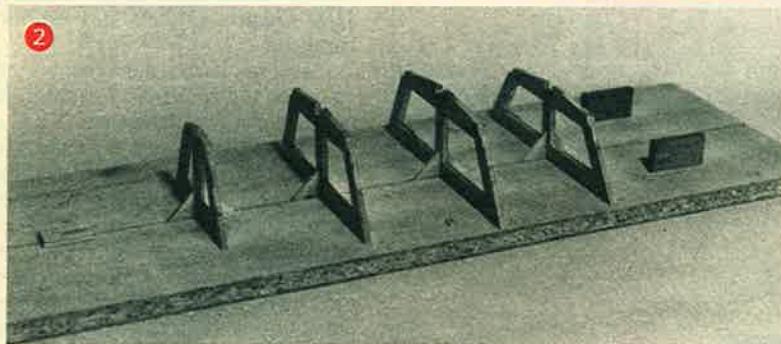
Una vez bien seco el adhesivo y separado el casco de la estructura donde fue construido, se adaptaron las cuadernas, ya preparadas, se añadió la sobrequilla y se conformó la caja de la orza. La estructura interna se completó con los baos y latas que soportan la tablazón de la cubierta. Antes de iniciar este forro se dejaron acabados los interiores del alojamiento del patrón con sus dos literas y la estufa-cocina, así como el rancho de proa. En este momento se colocaron tajamar y codaste para proceder a continuación a su acabado. Un cuidadoso lijado y pulido del exterior con papeles abrasivos de distintos granos y unas capas de barniz tapaporos muy diluido deja-

ron la superficie externa con un suave matizado.

Al llegar a este punto hay que iniciar el trabajo de las superestructuras y de los pertrechos, que, fijos en cubierta, entran en el laboreo del arte. Los primeros, de madera, no ofrecen dificultades. En cuanto a los segundos, significan la utilización de materiales metálicos, lo que obliga a utilizar soldaduras, cuya técnica no tiene ya cabida en este trabajo.

Los tambuchos de los alojamientos del patrón y de la dotación se construyeron para poderlos retirar a voluntad, con objeto de hacer visibles los interiores. El bote se construyó también sobre un molde tallado a sus medidas internas.

Los planos para la construcción de este modelo han sido obtenidos de Model Shipways, de Bogotá, N. J. dibujados por Ben Lankford y se han utilizado también dibujos y estudios realizados por el investigador americano Howard I. Chapelle con la adición de trabajos de Brewington y Burges, entre otros.—Fotos: Javier Pastor Quijada.



- 2 Estructura utilizada para construir el casco.
- 3 El casco en fase de construcción sobre la estructura de trabajo.
- 4 El casco acabado mostrando los elementos interiores.
- 5 El casco dispuesto para recibir superestructuras y pertrechos.
- 6 Tambuchos, escotillas, maquinilla de laboreo, cocina-estufa y rastros, listos para ser instalados.

Puertos de Bratislava y Budapest

LUIS MARIA LORENTE

En 1956 por la Declaración de París, el río Danubio fue proclamado río internacional, y a resultas de esta declaración, en ese mismo año se fundó la Comisión Europea del Danubio, la cual sustituía a la Comisión Internacional del Danubio que se fundó en 1922.

Checoslovaquia, en relación con esta importantísima vía de navegación, ha hecho dos sellos de 3 y 3,60 coronas, figurando en uno de ellos el puerto de Bratislava (Checoslovaquia) y en el otro el puerto de Budapest (Hungria). Ambos sellos se repiten en hojas bloque, con cuatro sellos cada una, las cuales llevan en su parte superior un mapa de toda la cuenca del Danubio. Son unos sellos y hojas bloque hechos con calidad, ya que van estampados en calcografía y jun-

to a ellos hay otros dos efectos bajo la denominación de "Motivos históricos de Bratislava", los cuales son también de tema naval desde el momento en que en los dos hay unas vistas sobre el Danubio. Son sellos de 3 y 4 coronas, figurando en el primero una vista de la indicada ciudad hacia 1818 y en el segundo una vista de Bratislava a finales del siglo XIX. Estos dos sellos se han hecho de acuerdo con dos cuadros que se conservan en el Museo Mesta de la ciudad.

Barcos irlandeses

Irlanda, que es un país que tiene recientemente sellos de especial interés, ha hecho una serie con valores de 22, 22, 26 y 29 peniques, en donde figuran un chinchorro para la pesca en las cercanías de la costa, un pesquero a vela, un balandro y la goleta llama-

da "Asgard II", en recuerdo de la "Asgard I", que fue la que llevó a Irlanda material de guerra, cuando la sublevación contra los británicos a partir de 1919, y que significó, al final, la independencia nacional.

Sellos de Cuba

En poco tiempo, Cuba ha hecho varias series que es interesante reseñar. La primera, de nominales 5, 20 y 30 centavos, muestra los faros de Cayo Jutía, Cayo Paredón Grande y Morro de Santiago de Cuba. Los dos últimos se construyeron en los tiempos de la presencia española en la isla.

En segundo lugar hay una hoja bloque dedicada al VIII Congreso de la Federación Filatélica Cubana y es de un peso, mostrando el vapor "Almendrales", que en la segunda mitad

del siglo XIX cubría, junto a otros buques, el servicio de pasaje, carga y correo entre distintos puertos cubanos.

Descubrimiento

En tercer lugar hay una serie que lleva la denominación de 490 aniversario del Descubrimiento de América y es de 5, 20, 35 y 50 centavos. Es como la serie anunciadora del quinto centenario del Descubrimiento de América. Naturalmente, sus motivos son Cristóbal Colón y mapa de Cuba, la nao "Santa María", la carabela "La Niña" y la carabela "La Pinta". Correctamente esta serie llama nao a la "Santa María", embarcación que también tuvo el nombre de "La Gallega" y que se supone fue construida en la ría de Pontevedra. Ya se sabe que hubo una polémica o diferencias de opiniones entre varios historiadores navales, pues unos estimaban que la "Santa María" era una nao y otros una carabela. La defensa de ser nao la hizo en el siglo pasado Fernández Duro y esta es la opinión que hoy prevalece, gracias a las investigaciones de Martínez Hidalgo; en cambio, Julio Guillén sostenía que era una carabela.

Cuba ha hecho numerosos sellos en relación con la mar, los peces, las instalaciones portuarias, etc. Y así, su primera excelente serie al respecto fue la hecha en el año 1936 en relación con la creación de la zona franca del puerto de Matanzas. Es serie amplia, formada por catorce sellos, cada uno con dibujo propio, y de todos ellos hay que resaltar uno que muestra aquel lujoso transatlántico que tuvieron los italianos y que se llamó "Rex", de la naviera Italia, y otro que muestra el avión español "Cuatro Vientos" sobrevolando el puerto de Matanzas, en aquel famoso raid que hicieron con este aeroplano tipo Breguet Supebidón, los capitanes Jiménez e Iglesias, que después de atravesar el Atlántico hicieron un largo recorrido por distintas Repúblicas hispanoamericanas. Este aeroplano hoy se puede contemplar en el Museo del Aire, que tiene el Ejército del Aire en Cuatro Vientos (Madrid).

A BUEN ENTENDEDOR POCAS PALABRAS BASTAN

Calidad

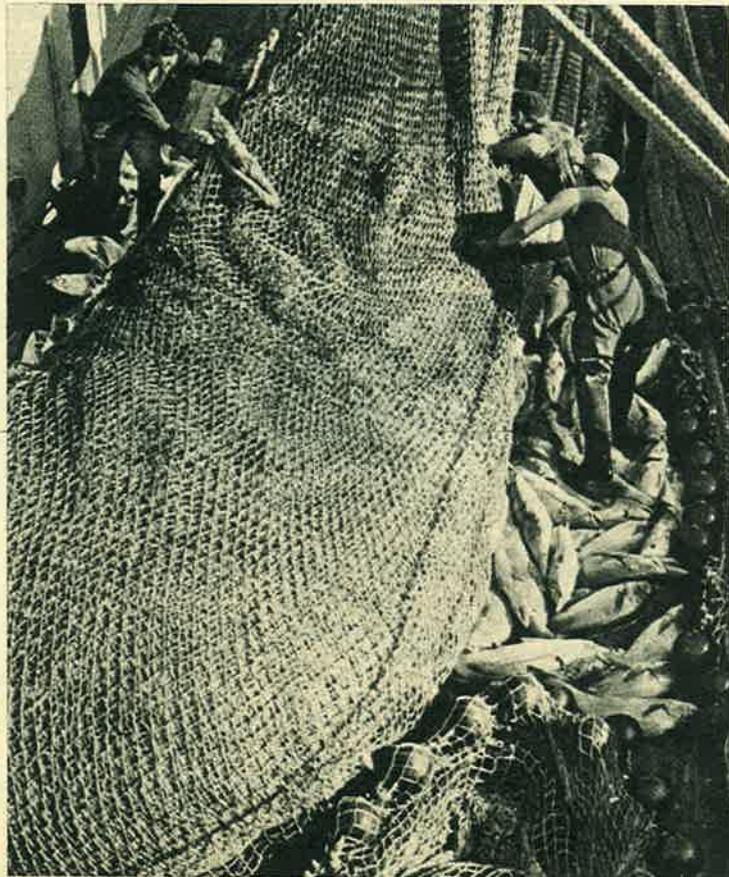
La que Vd. conoce, la que tan buenos resultados le ha dado siempre.

Servicio

En toda la costa española, con hombres, que como Vd., conocen el negocio y saben lo importante que es salir del apuro, sin perder un minuto.

Experiencia

Experiencia innovadora, porque FURUNO siempre aprovecha su enorme experiencia para abrir nuevos caminos.



MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello, 50. Madrid. 1 / Telef 435 95 20 / Telex 22884 MOCUR-E

FURUNO
Fiel a la calidad de siempre

Peñíscola, Ciudad en el Mar

Castellón

El Centro de Iniciativas Turísticas de la ciudad de Peñíscola ha convocado el I Certamen Nacional Periodístico Premio Peñíscola, Ciudad en el Mar.

El premio tiene como finalidad promover y fomentar la difusión y el conocimiento del nombre, las bellezas, evolución histórica y cualquier otro aspecto o iniciativa turística de la ciudad de Peñíscola, y está dotado con doscientas cincuenta mil pesetas.

Muelle Viejo o habla El Cazón de su accidente

Pórtico y selección: JOSE ASENJO SEDANO

Fernando Quiñones, poeta y escritor, reciente finalista del Premio Planeta, es el autor de este relato que fue accésit al Premio Juan Sebastián Elcano, año 1974, de la Casa del Mar, de Cádiz, y que fue publicado en el volumen "El mar en tres relatos" de la colección del mismo nombre.

Fernando Quiñones nació en Chiclana de la Frontera (Cádiz) en 1930. En Cádiz fundó la revista "Platero": Radicado en Madrid, ha viajado por Europa, Africa y América. Posee numerosos premios literarios, como el Leopoldo Panero, Sésamo, Mallorca y La Nación, de Buenos Aires.

Anteanoche llevábamos mucho tiempo sin darnos unos besos tan largos y tan apretaos, Roge, yo qué sé.

Perdimos hasta la respiración y nosotros mismos nos reíamos, cosa rara porque ya no somos dos chiquillos, parece mentira. A lo mejó es que como la luna se colaba por la ventana de la cocina y se ven las azoteas y esas torres del barrio, que uno no se fija nunca pero que son tan antiguas y es tan bonito, pues nos pusimos así románticos, yo qué sé.

A ti te conozco y te lo digo, que es que estuvimos a gusto de verdá, y que mientras nos reíamos como locos antes de hacerlo, la Mari me decía borrico y animal, lo mismo que en los primeros tiempos de casamiento; hacía dos días que no había apenas trabajo en el muelle y yo en eso del Frigorífico no me meto, con que le dije antes de dormirme:

—Estamos locos, Mari, por traer si a más no viene una criatura al mundo sin miramiento, cuando hace dos días que no doy un golpe.

Y ella dice:

—¿Por qué no vas al Frigorífico, que don Pascual Aranda te coloca corriendo?

Y yo le dije tal como lo siento:

—Pa mi eso no es trabajar en el pescao ni eso es ná. Yo, mis barcos y mis cajas. Además, que ya tenemos la parejita, ¿qué más quieres tú?

Y ella dice:

—Titi, ¿y por qué no vas a los Astilleros, que don Paco Luna te coloca?

Y le digo:

—Que no. Yo a mis barcos y a mis cajas. A lo mío.

Y ella salta:

—Vida mía.

Y yo:

—Que es que hay que andar con cuidado, y ahora hay muchas cosas; el antibéibi ése y muchas cosas... *Vidamia-vidamia*, a ver luego a la hora de los garbanzos.

Cuando nos dormimos, dejé una mano abierta cerca de ella y va y me pone la suya encima.

Tiene salsa el que dos personas que llevan unos pocos años de casamiento, y con las cosas y la hartura que la vida trae, se pongan de cuando en cuando así en plan de cine, pero además de verdá y a un tiempo. Según se iba durmiendo ella, se le fue resbalando la mano, que se quedó rozándome un dedo; yo cogería el sueño sobre las doce, fuerte, y me desperté a eso de las nueve y media. Me molestaba un poquito la cosa del riñón. Sentí a la Mari por la cocina y le dije que, con esa dormía fuerte, ojalá que no hubieran ido tarde otra vez a la escuela los niños.

Me contestó que tuvieron que llegar a lo justo, y me dice:

—No vinieron a avisarte; así que levántate, quédate en la cama un rato o lo que te parezca, porque el café va a tardá un poco: esta es la hora que no he ido a comprarlo.

—Me levanto.

De manera que me levanté, me vestí y miré a la calle y p'al cielo.

Eso de la luna debió ser un momento, una horita de clara, porque vaya, estando como estamos a mediaos de octubre anda haciendo un tiempo muy malo, vengan agua y frío. Aunque luego saldrá otra vez el sol, y a lo mejor duran los días buenos hasta el Niñodiós, como el año pasao, de momento ni que estu-

viéramos en el Norte, yo digo que es verdá que las miasmas atómicas están echando a perdé la Naturaleza, que es sabia, y el daño que llevarán hecho por esos mares con tanta explosión, y en la atmósfera, o sea en las nubes, los vientos y todo eso. La merluza, no sé si viste el otro día en la tele que cada vez entra menos, y la que entra es peó. Es que también somos muchas bocas, una cosa mala, como en el mundo hay ahora tantos vivos como muertos, a ver si me esplico, Roge; tú cuentas la gente que ha habido desde Adán y Eva hasta hoy, ¿no?: pues tantos como se han muerto desde entonces están ahora comiendo, que venía en el Diario. O sin comé. Una cosa mala.

Así que la Mari preparó el café, me pone delante el paquete abierto del azúca y me echo una cucharaita. Fíjate que acordarme de estas tonterías aquí en el Hospitá y además ponerte la cabeza como un bombo, Roge, que yo nunca hablo tanto. Bueno: hablo mucho pero no tanto; será la fiebre y que llevaba un siglo de no verte, tunante, tanto Madri, tanto Madri: tú tranquilo y me dejas charlarte y desahogarme, que me distraiga, que yo nunca me he visto en ésta.

Bueno, pues me echo ese poco de azúca, y la Mari:

—¿Así no crías lombrices?

Le digo:

—No: por la cosa del riñón, que me duele un poco esta mañana.

—A ver que toque.

—No, aquí, aquí. Viejo que está ya uno. Y después, lo de anoche. Vaya tela.

Se reía la Mari por bajimi, sin contestarme; desde luego era guasa mía,

pero la verdá es que ya tiene uno cuarenta y ocho años y que en algo tienen que sentirse, yo qué sé, y que la vida del muelle también acaba mucho.

Yo, Roge, es raro que tome café en mi casa, pero cuando lo tomo me sabe bien aunque sea aguati y me lo tomo a gusto: me lo tomé y tiré pa'l muelle; llovía un poco; ya antes de llegar, se notaba poco ambiente de barcos. A la puerta nueva de la chabola, la de atrás, le había dao Periquito con los nervios un viaje que se atranca, y yo no tenía la llave de alante, así que estuve allí un rato forcejeando, y cuando se abrió por poco me caigo dentro con el tirón; esa puerta lleva ya mal doce o quince días.

Había, de la vispera, una caja de cabezas de rape, y tres ya más antiguítas de cabezas de merluza, con dos cajas chicas de calamares y un pargo chiquito, divino, que dije: "éste es mío". Encima de los calamares había un papé de Periquito diciéndome que los arreglara, de modo que les eché su ácido y su nieve; las cabezas de merluza eran gordas y buenas, aunque llevaban ya tres días en la chabola y el último casi sin nieve. Tú sabes lo que es que les falte la nieve, pero yo no tengo ya paciencia para sacarles a las cabezas los cachetes y las cocochas, que ahora están de moda y vale el plato veinte duros pero aquí toda la vida de Dios se han llamao las barbaillas y no las ha querido nadie, así que lavé las cabezas en la tina, las pinté en la caja poniendo las mejores arriba y avisé al chiquillo del Peana para que se las llevara por lo que quisiera darme: tiempo le faltó.

Luego me di un vueltazo a ver qué había y me estuve acordando de lo de por la noche, que aquello fue una cosa completa. Bueno: a los pobres es lo que nos quéa; uno se parte el lomo y eso que yo no tengo queja: encargao de una chabola buena, con la confianza de los niños, y con un jornal bueno pero con muchas fatigas y además, como está la vida, no luce. Y un hombre tiene que buscarse una expansión, un algo de cuando en cuando, donde sea y como sea: si no, se muere uno.

Así que tampoco había una cola en el muelle, aunque me enteré de que se estaban esperando para la hora del almuerzo dos *trolis* y una pareja grande, la de los hermanos Antúnez.

La lancha de Letres a lo mejor se colaba también por la tarde, lo más seguro ya con cuatro días en la mar, con que no iba a faltar tajo, de manera que me fui a mi casa con ese pargo, me puso Mari un arroz con menudillo y me fui por los niños: bueno, los niños tienen ya treinta años o así cada uno, más o menos como tú el Perico y el Antonio, ¿no?: Vicente es mayó. Dejé dicho en La Pila que si veían a Vicente o a Paco Letres, que les dijera rápido Paco el camarero que yo andaba buscándolos, por si nos despistábamos, claro, y en casa de Vicente me abrió la madre de los niños, que estaban tomando café.

—Pase, Antonio, que fíjese usted cómo está la casa —me dijo la señora.

La veía los huesos, consumidita y con más canas, harta de pasar lo suyo con su hombre la pobre doña Luisa, que siempre me dio mucha lástima a mí. A la casa no es que le pasara esto ni aquello: lo corriente: que el corredó, el comedó, la cocina y las alcobas eran un terremoto, un barullo de papeles, carreras y tebeos, todo lo que iban dejando por el suelo el Cuqui y los gatos, que dejaban también los mechones de pelo que les arranca el Cuqui, qué criatura, el más malo de Cádi.

—Fíjese usted qué casa —dijo la madre riéndose.

Y le dije:

—Qué va, señora: tenía usted que ver la mía un domingo. Menos mal que ya van los dos a la escuela.

—Ah, eso, ¿y los niños, Antonio? —que siempre me pregunta por ellos.

—Pues la mar de bien.

—Ya criaditos, digo, y yo que me acuerdo como si fuera hoy de su casamiento en Santo Domingo.

—Sí, ya los tenemos criados. Más de una noche me ha tenido a mí eso sin dormir, porque como me casé tarde...

—No, hombre, no. Si yo creo que es hasta mejor. Y a ver si me trae usted un día a... ¿cómo es?... a Lurdes, a Lurditas.

—A ver si un día de éstos yo se lo digo a la madre.

Periquito me estaba sintiendo el metal de la vó y me dijo:

—Entra, Cazón.

Conque entré y le dije al oído pero con gana:

—Cazón, tu padre. O tu abuelo el Ciervo, el que pegó el tiro en la calle Valverde.

Ya ves, Roge: que unas veces me sienta mal y otras me da lo mismo que me digan El Cazón porque uno tenga la cabeza así, corta y de pico. Entonces, empezó un día en la chabola a decirme Cazón no sé quién, aunque la cosa no pasa de la chabola, creo yo; de fuera no me lo dicen más que el Ratón y el Peana y eso sin coger costumbre, nada más que en confianza algunas noches.

Periquito y el hermano, mi tocayo, estaban en plan elegante, vestidos para irse de paseo a la Alameda o a la Calle Ancha, con que les digo:

—Entran dos *trolis* y la pareja de los Antúnez —y empezaron a quitarse las corbatas y las cosas, y se pusieron los trajes y las botas del muelle.

Ya en el patio, volví arriba porque me dejé el gancho, y mi tocayo me voceó por la escalera que le bajara el tabaco:

—¡Mi madre sabe dónde está!

—Bueno, que no soy sordo.

Entré donde doña Luisa y vi que estaba llorando un poco.

—¿Qué tiene usted?

—Nada.

—¿Y eso?

Me dijo:

—Nada, Antonio. La vida, que es mala para una, y ya sabe usted lo que una está pasando.

Lo sabía y le dije:

—Arriba habrá sus premios y sus castigos.

Me dio el tabaco y bajé y me preguntó Antonio que por qué tardaba.

—Tu madre que no encontraba el tabaco.

Con otro café y con la charla, llegamos al muelle poco antes de las cinco. Como un clavo: el *trolis*, uno solo, y la pareja de los Antúnez con mucho y bueno, del Gran Sol. Vicente ya estaba allí, ya nos dijeron en el Novelty y en La Pila que se había ido al muelle, y al rato llegó su compadre Paquito Letres, el socio, con una cara de a kilo y dos ojeras hasta los pies, estropeao, como que otra vez de fiesta la noche antes, así terminan con el negocio en tres meses. Claro que hay también que entendé las cosas, es la edad: dos hombres jóvenes, solteros, con las cosas en su sitio y con los verdes que le están trincando al negocio, pues vengan noches con tú lo habido y por habé: creo que hace dos martes se fueron a Jeré con unas moras que les sacaron hasta las pestañas. Pero ese Paquito Letres,

siempre de malhumó, es un malaje. Vicente, aunque anda lo mismo en gastos y jaleos, y juntos hasta en la sopa, es que tiene otras maneras, es más cariñoso. El Letres no es que sea mejó o peó, sino que es malaje.

Se compraron veintiséis cajas de pescadilla gorda, once de terciada, cinco de merluza regularilla, y luego me quedé yo y levanté dos de restos y seis de gallos chicos para Quintaná de la Orden, provincia de Toledo, un cliente que quiere tós los gallos que salgan y no pide más pescao que ése. Todo lo demás a Madri, claro: la de veces que te habrás comio tú en Madri una tajadita de la Casa, empacá por éste que está aquí.

¿Te estoy dando rollo? Pues un día es un día, tú. Y además, ¿no dicen que ustedes los que escriben oyen tres tonteras y de ahí sacan medio mundo? Pues venga, porque eso sí, a mí no hay quien me diga, ni me lo han dicho todavía, que mi amigo Rogelio es un maleta; listo por lo menos, lo eres. Desde que de chiquillo arrastraste conmigo tu primera caja de pescao y no podías ni con el impermeable, ya llovió.

Y luego, a ir por nieve al muelle-carbón, iba El Ratón al centro y fuimos charlando, tú te acuerdas del Ratón, claro. Me contó todo el lío de Manolo Campanales, que es una diversión en el muelle la manera con que se la está pegando la buena señora. Luego, me dice El Ratón:

—Un hombre que no se busca su ambiente, se va pa'l hoyo.

—¿Por qué lo dices?

—Porque a lo mejor deo esto, pero yo tampoco quiero Frigorífico ni máquinas, y me ha vuelto a llamar la gente de Villajoyosa, los de "Pescaderías Limitadas".

—¿Y tú moverías tu casa y todo pa'írte?

—No, yo me iría antes y según lo que viera. Es que allí parece que hay ambiente ahora, y asuntos curiosos.

—Tú mira lo que haces, uh. Para esos cambios, quinientos ojos son pocos.

—Mira: yo a última hora no pierdo ná, porque se queda aquí Ramón con la chabola y el negocio, y le ayudaban el Barbate y el Ramoncito.

—Tú verás.

—No: si hay que verlo despacio. Lo que yo no hago ya es meterme en otro trabajo mientras pueda. Lo nuevo, pa'los nuevos.

—Desde luego.

Me quedé pensando porque yo al Ratón lo aprecio. Lo conozco desde el día del Paraiso Terrená, estuvimos yendo juntos al Colegio de los Hermanitos...

Encargué la nieve y a la vuelta, casi frente a la Lonja Chica, sentí que me jalaban de una manga; eran dos, que a ver si les compraba media caja de pescadilla mediana. Esa gen-

te se juega quién de los dos o de los que sean va a ir a vendé sus cosas, pero éstos por lo visto llevaban juntos tó'el negocio, y era una pescadilla rara, entre blanca y negra, de un tamaño muy igualito, que podía conocerla ligero el amo si era robá y la andaban buscando, conque dije que no.

Trabajamos desde las siete y después de comé (bueno, tú dirás ya *cenarr*, como los madrileños) hasta las cinco la mañana, pero tuve que quedarme yo solo en la estación otra buena hora al embarque de los gallos, que iban en otro vagón.

Luego recogí velas: ya viene lo peó, Roge: ya vas a enterarte de por qué está uno aquí medio roto y hablando más que nadie en el mundo con esta fiebre, como si tú tuviera que vé... porque es que yo creo que tiene que vé, que tó se junta pa'lo que luego va pasando, fíjate lo que te estoy diciendo: que, aunque no lo parezca, los pasitos, los minutitos y hasta las palabras nos van poniendo, sin ni enterarse uno, en lo que tiene que vení, de esas cosas sabrás tú más que yo, pero yo estoy en eso...

Vicente y los niños me tenían como siempre pagao el café en Casa Samuel, donde a esa hora y como tú te acordarás aunque aquello se ha puesto más de turistas, todavía aparece en cuanto abren gente del muelle que va a tomá su café antes de acostarse y, de cuando en cuando, los artistas flamencos de vuelta de su noche, los viejos, Miguel Pantalón, El Almendra, El Sanlúca, el Pablito y el Ginetó... los últimos de Filipina.

Con el café, el sobriño de Samuel me trajo unos churros, calentitos por los pelos, a lo justo, que los niños me guardaron atrás del mostradó; esa costumbre también ha quedao de cuando tú estabas. Me pagué una copa de anís y me eché un cigarro. Estaba el día feo, apuntando, y el riñón daba unas punzaillas pero sin nada de particulá, lo mismo que otras veces.

Y al echarme al relente aligerando a casa vi a uno dando barzones por el callejón de Soto. Me paré en la esquina a verlo; iba incapá, llevaba encima una más grande que el paso de La Borriquita. Se cayó al suelo pero se levantó rápido. Entonces me fui y, ya con dos pasos ligeros daos, la jibia de la cama calentita y la cabeza medio vuelta, fue cuando escuché el frenazo y medio vi al coche negro que se metió embalao por la calle Plocia y que se me venía encima, que se me venía, se me venía, y ¡pumba! ese golpazo que me dio y que me lo alumbró tó como si fueran las doce la mañana, como una lú mu grande, y me vi contra las piedras de la calle y quejándome y acordándome de los chaveas, fue lo primero que pensé, tó enfangao y quejándome y el riñón como una quemadura, Dios mío, yo qué sé...

SAL-Imcor

Para una medida precisa de la velocidad

■ SAL-Imcor es una corredera de diseño moderno basado un microprocesador que utiliza técnicas de correlación acústica con reflexión en el agua, para proporcionar una información rápida y precisa sobre la velocidad relativa y la distancia recorrida.

■ El sistema es barato, fácil de instalar y puede incluso montarse aprovechando las piezas de fondo de la corredera SAL-24, evitando así los elevados costos de una varada. La gran precisión y rapidez de respuesta facilita su conexión a los radares anticolidión, pudiendo utilizarse junto con una corredera de medida respecto al fondo.

■ Esta corredera ha sido extensamente probada y aceptada en diferentes buques de distintos tamaños en todas las condiciones de navegación y mar. Cumple con todas las normas actuales de IMO y está respaldada por la organización mundial de servicio SAL Jungner Marine.

■ Si desean más información sobre la Corredera de Correlación Acústica SAL-Imcor, contacten por favor con la dirección que sigue o con el representante de SAL Jungner Marine más cercano.



SAL JUNGNER
MARINE

Vretenvägen 10, Box 1102, S-17122 SOLNA,
Sweden. Telephone 08-98 01 20. Telex 17300 jungmar s



A company within the
SALÉN & WICANDER GROUP

Vretenvägen 4, Box 1122, S-17122 SOLNA,
Sweden. Telephone 08 98 06 80



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

**DEL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

Génova, 20. MADRID