

HORA DE MAR

202/82

Octubre 83
Año XIX
N.º 217

ORDENACION
DEL CALADERO
NACIONAL



El "Idus de Marzo" rescatará galeones en el Caribe.

Prepara la campaña en el Caribe con investigadores y televisión

El "Idus de Marzo" rescatará galeones

La goleta "Idus de Marzo", primer barco español que llegó a la Antártida en expedición científica, y precisamente al hacer su primer viaje, es probable que haga una larga singladura al Caribe, esta vez para llevar a bordo a investigadores de los galeones españoles hundidos en aguas de Cuba y Santo Domingo y a equipos de televisión. Los armadores de la goleta están en conversación con las televisiones de Cuba, Italia y España con el fin de llegar a un acuerdo.

La "Idus de Marzo", con sus 32 metros de eslora, siete de manga, 120 toneladas de desplazamiento, 537 metros cuadrados de velas y dos motores, ha hecho ya 22.000 millas y va a cumplir sus primeros diez meses de vida. Construida y botada en Asturias, hizo su primera expedición a la Antártida, y ahora se dedica a viajes turísticos por las aguas mediterráneas, entre la Península y las islas Baleares, pero muy pronto tomará hacia el Atlántico, y con probable base en Las Palmas de Gran Canaria. Hará cruceros turísticos por esa zona, que tienen también mucho de aprendizaje, y ejercicios deportivos y aventura náutica y cultural, mientras no se llegue a un acuerdo para esa expedición al Caribe o surja otra tarea náutico-científica o cultural.

Aunque este barco se diseñó para cruceros turísticos, por sus condiciones y equipamiento está adaptado para hacer muchos tipos de viajes y aventuras, siempre que no entrañe la necesidad de equiparlo con grandes y costosos equipos electrónicos. Por ejemplo, no se adaptaría para estudios de geología o física vulcanológica, por carencia de volumen, lo que no quiere decir que no tenga con superabundancia lo que se exige para hacer expediciones de diverso tipo, pues además de todos los instrumentos y equipos de navegación que



La goleta "Idus de Marzo" en la Antártida (COLPISA).

exigen las leyes internacionales está dotado de aparatos que le permiten navegar por cualquier mar del mundo, con dos radares, sistemas de comunicación por satélite, radios, facsimil, etc. Puede hacerse presente en lugares para hacer estudios de biología, zoología, malacología, fitoplancton.

IDEAS Y PROYECTOS

Javier Babé y Santiago Martínez Cañedo, dos capitanes de la Marina Mercante, asturianos, son los armadores y propietarios de esta goleta, en cuya construcción y explotación metieron todo el patrimonio de las respectivas familias. La idea del viaje a la Antártida fue de un amigo suyo, belga, empresario, y hasta el momento ni han pedido ni han tenido una peseta de subvención estatal. Ni se han puesto en contacto con la Administración pública para ver si interesa algún tipo de expedición, desde la científica hasta la testimonial de España en aguas americanas, precisamente ahora que se acerca el V Centenario del descubrimiento de América y se preparan diversos actos. En todo esto han pensado más de una vez, pero no tienen marcada la hora de acercarse a la Administración, ofrecer sus servicios y esperar la respuesta para renovar el interés por la vela y hacer singladuras a vela en este siglo tecnificado. Si se hace alguna regata transoceánica, "Idus de Marzo" podría servir para llevar periodistas o acompañantes, ser como una embajada flotante en ese viaje. Eso es lo que piensan sus armadores.

IMPORTANCIA POLÍTICA DE LA ANTÁRTIDA

En palabras de Javier Babé, el trabajo científico, sus resultados no
(Pasa a la página 75)

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

El correíllo "La Palma" podría ser museo flotante, si el Ayuntamiento de Las Palmas, que lo adquirió para este fin, se decide a poner en marcha el proyecto. **Dacute Press.**

No es posible que haya navegante en España que no conozca Berlengas. **E. Fernández de la Cigoña.**

Un equipo de filatelistas sobre sellos de temática marítima y pesquera se está constituyendo en Madrid, y admite socios. **E/S.**

La dirección de Ipescasa expedienta a sus trabajadores si no fichan cuando van a los servicios, y éstos contestan la actitud de la empresa. **Dacute Press.**

Mezclar el campo con la mar, dada la gran importancia que ambos sectores tienen en Galicia, no reportará mejores resultados ni mejor gestión. **José Freire, presidente de los armadores de La Coruña.**

El Acuerdo Pesquero con Marruecos fue lo menos malo que pudo pasar. **Miguel Oliver.**

No podemos hacer ninguna declaración, ni siquiera decir que estábamos en nuestras aguas, ya que luego es utilizado en el juicio en contra nuestra. **Antonio Faneca, patrón del "Onza de Oro".**

Si no hay carnada, no hay atún, y si no hay atún, ¿qué caramba hacen los atuneros? Pintarse de negro y dejarse morir en un rincón. **P. M., "Diario de Avisos".**

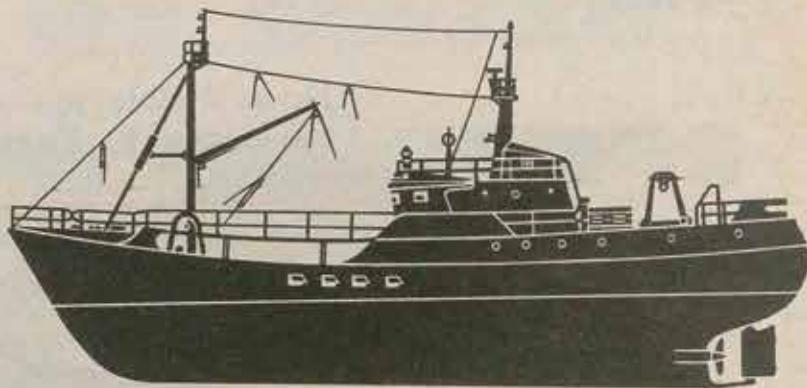
Cuando se aproximaba hacia nosotros, toda la tripulación, desde cubierta, le gritábamos para que giraran a babor, pero seguían. En el momento del choque tuvimos el tiempo justo para escapar de allí. **Argimiro G. Nodal, patrón del "Massó 35".**

Un puerto sin club es un puerto sin alma. **Francisco Otamendi, director del Club Internacional del Marino, de Santurce.**

Si en el hundimiento de ciertos pesqueros el armador, además de cobrar el seguro, recibe una prima por desguace, el naufragio puede convertirse en negocio tentador para los desaprensivos. **E/S.**

AGUA POTABLE

a bordo, sin límite.



- Independiente del motor
- Fácil instalación
- Mayor autonomía
- Bajo consumo eléctrico
- Reducido mantenimiento



El sistema de osmosis inversa produce, directamente, agua potable sin necesidad de tratamientos posteriores. Por sus reducidas dimensiones puede instalarse en cualquier tipo de pesquero.

Allied Water Corporation

Subsidiaria de MARLAND

PASCH Y CIA S.A.

BILBAO 29
Avda. de Portugal, 30-478194429-00-00

MADRID 29
Ctra. de Madrid, km. 47-474429-00-00

BARCELONA 4
Tarragona, 1-3-194211-1261



N.º 217
Año XIX • Octubre 1983

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

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

Director general del ISM:
Constantino Méndez

Director:
Joaquín Vidal

Redacción Madrid:
Mauro Rodríguez y José Vicente de Lucas

Correspondentes en España

Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corro. Barcelona: Fernando López Pérez. Bilbao: Miguel Ángel Rodríguez Villanueva y José Luis Alaña Cádiz: José Luis Vilaplana. Cartagena: José Manuel Fuentes Murcia. Castellón: Francisco Segarra Fabregat. Ceuta: Felipe Peña Vázquez. Gijón: José María Aguirre López y Reimundo Rodríguez Morán. Huelva: Fernando Ron Giménez y Serafín Gómez Rojas. La Coruña: Leopoldo Cal Fernández. Las Palmas: Ricardo Urquidi Gómez y Juan Francisco Fonte. Lugo: Antonio Nores Quesada y Narciso García Fernández. Málaga: David León Herrero. Melilla: Mario Otero Iglesias. Palma de Mallorca: Luis Ventura González. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Rocca. San Sebastián: Juan José Uzurzu. Sevilla: Mario Díez Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Antonio Bentancor González. Santander: Rafael Puente Pinedo. Tarragona: Luis Vega Fernández. Valencia: José Manuel Masip Segarra. Vigo: José Guillermo Rodríguez Gil y Joaquín Rolland. Villagarcía de Arosa: José Ramón Núñez Ramos. Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.

Correspondentes 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 Barco Arce.

Secretaría de Redacción
Charo S. Harguindeguy.

Documentación
Blanca Muñoz.

Servicio de ciencia: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid. Imprime: Hauser y Menet, S. A. Píriz, 19. Madrid-5. Depósito legal. M. 16.516-1983.

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.



Desplegadas, 2.000 metros cuadrados ocupan las velas del "Gorch Fock", que ha hecho escala en el Puerto de la Luz, camino de Filadelfia, donde participará en los actos conmemorativos de la emigración alemana a Estados Unidos, hace trescientos años. Precisamente ahora, el buque-escuela alemán celebra sus bodas de plata. "Nació" en Hamburgo en 1958 y desde entonces ya ha hecho más de medio millón de millas náuticas. Página 56.

Un año más, los remeros de Orio se llevaron para su puerto la codiciada bandera blanca con cuadro azul de San Sebastián, máximo trofeo al que aspiran los participantes en las regatas de traíneras. Desde que Bermeo ganó la isla de Izaro en una regata, la afición y la pasión por este deporte ha ido a más, y todo el Cantábrico vive pendiente cada año de la gran competición, que se dirime en la bahía de la Concha, "catedral" de la traínera. Página 32.

La ballenera es un modelo naval característico, de interesante técnica y curiosa historia, que estudia el especialista Javier Pastor Quijada, réplica de aquella actividad llena de riesgos, "en la que, tras periosa persecución, el arponero, en erguida posición, de inestable equilibrio, conseguía lanzar su hierro y hacer blanco en aquel enorme objetivo...". Página 69.

Opinión	6
Oficiales y titulados de Formación Profesional	7
La prensa en la mar	9
Crónica nacional	11
Entrevista con el ministro de Asuntos Exteriores de Portugal	12
Patrones encarcelados en Mauritania	13
Aprobado el proyecto de Ley de Cultivos Marinos	13

Cruceros turísticos	15
Licencias para faenar en Marruecos	23
Se ordenará el astillero nacional	24
Crónica internacional	29
Terranova: cuatro siglos de historia	30
Orio, campeona de traíneras	32
Islas Berlengas	37



Con degustación de champán (para el brindis) y buenos vejigas celebraron los tripulantes del "Australia II" y sus compañeras y amigos el triunfo sensacional en la Copa de América. Sus competidores del "Liberty" —los grandes derrotados— piensan que esa victoria se debió al casco revolucionario (y secreto, hasta que finalizó la prueba) del yate australiano. Página 50.

Boliche y aguja, tradiciones del Mediterráneo	44
"Australia II" gana la Copa de América	50
Crónica de la costa	54
Los correllios	55
Hundimiento del "Massó 35"	60
Mortandad de peces en el delta del Ebro	65
SEPARATA. Normas básicas sobre la Marina Mercante	

La otra cara de los cruceros

JOSE LUIS GOMEZ ARANGUREN

CUANDO hablamos de viajes de crucero, todo el mundo lo asocia con grandes fiestas a bordo de un bonito buque, felices llegadas a puerto, excursiones y, por qué no, con algún amorío de la misma duración del viaje; sin embargo, es rara la persona que se detiene a pensar en todos los que a bordo colaboran de una manera u otra para que estas felices singladuras puedan tener lugar.

Voy a permitirme, con la experiencia que me han dado mis años de navegación como oficial e incluso como director de cruceros a bordo de los "Cabo San Vicente" y "Cabo San Roque", desvelar en breves líneas la oculta labor que se hace bajo y sobre las cubiertas de estos ya inexistentes buques o en otros de igual o mayor porte.

Como norma general, me atrevo a decir que para que un crucero esté bien atendido en todos sus servicios debe llevar una tripulación experta en el cometido que tenga asignado y su número, en relación con el del pasaje a atender, no debe de ser inferior a tres pasajeros por tripulante, es decir, que si el buque tiene capacidad para mil pasajeros, el número de tripulantes no debe ser menor de 333. De no ser así, o se reducen servicios o no se dan con la calidad debida. Veamos las atenciones que debe de recibir un crucerista cuando embarca y durante su estancia a bordo. Al embarcar es recibido en el vestíbulo por el equipo de información, compuesto por sobrecargos y azafatas, que después de darle la bienvenida cuida del control de su documentación. Seguidamente el camarero, llamado de banda, le conduce a la cabina que tiene asignada y quedará a su disposición para atender el servicio de camarote. Otros camareros le atenderán en el comedor o comedores sirviéndole el desayuno, almuerzo y comida. Siguiendo con los camareros, otros atienden los bares abiertos desde primeras horas de la mañana hasta la madrugada siguiente.

Después están los mozos de limpieza y los que hacen la función de servicios por la noche.

En la cocina, una serie de cocineros de diversas especialidades, mandados por un jefe de cocina, cuidan de que nada falte en las comidas ni en el "buffet". Completando este grupo los panaderos, los reposteros o pasteleros, los carniceros, los gambuceros o despenseros y los pinches de cocina o marmitones.

Las cubiertas deben de estar atendidas por marineros que cuiden de montar y retirar sillas y tumbonas y de mantener limpias las piscinas y las cubiertas. Luego se ocuparán de la maniobra de atracar y desatrancar el buque. No deben de faltar las orquestas que amenicen el baile de noche y el concierto de tarde, y el cine tarde y noche.

La prensa tomada por los servicios de telegrafía debe de estar lista y repartida puntualmente por la

mañana. No debemos olvidarnos de las peluquerías, tanto de señoras como de caballeros, ni tampoco de la lavandería, que se ocupa del lavado de ropa, tanto del buque como de los cruceristas. Otro atractivo son las tiendas, "duty free shop", atendidas por el personal que ha de ser especializado.

Nuestros buques siempre han llevado capellán, médico, practicante, enfermera y enfermero. Su equipo de oficiales tiene el cometido de velar por la seguridad del buque y de la navegación.

Otro equipo de oficiales atiende a la máquina, con todo lo que esto comporta, y están auxiliados por mecánicos navales, caldereros, electricistas navales, engrasadores, torneros, tuberos y mozos de limpieza.

La telegrafía está atendida permanentemente por otros oficiales, pudiéndose cursar radios y conferencias telefónicas en cualquier momento. Todos estos tripulantes y alguno que tal vez me haya olvidado, mandados por el capitán, colaboran, cada cual en su puesto y en la medida de sus conocimientos, a conseguir que ese viaje de crucero sea inolvidable.

*Capitán José Luis Gómez Aranguren.
Oficial e inspector de los buques
"Cabo San Vicente", "Cabo San Roque",
"Cabo Izarra", "Cabo San Sebastián".
"Cabo San Jorge".
Jefe Departamento Técnico de Ibarra.*

N. DE LA R.—"Cruceros turísticos" es un amplio reportaje que publicamos en páginas 15 y siguientes. Como complemento del mismo, hemos interesado la opinión sobre los mismos de un marino mercante, que se contiene en el presente artículo.

Oficiales y titulados de Formación Profesional

JOSE ANTONIO SANCHEZ RIERA

LA grave crisis por la que está pasando la Marina Mercante española, dentro de una generalizada crisis marítima mundial, tiene su reflejo en una progresiva paralización de la flota —que da lugar en muchos casos a dramáticas situaciones de desamparo de tripulaciones en puertos lejanos—, produciéndose, como consecuencia fatal de ello, el desempleo de un elevado número de marinos mercantes españoles.

Es lógico que en estas difíciles circunstancias, en las que el puesto de trabajo escasea, se agrandan las naturales tensiones que existen o se producen entre los profesionales del mar y menudeen las acusaciones y reproches mutuos que se dirigen los dos colectivos más importantes de aquéllos. Nos referimos, por una parte, a los titulados superiores de la Marina Civil (oficiales) y, por otra, a los titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Pero, aun siendo lógico que en la actual situación de crisis el diálogo y el entendimiento se hagan más difíciles, no por ello debe pensarse que las diferencias nacen exclusivamente de aquella: su razón de ser es otra. Por ello, con el mejor ánimo conciliador, basado en el firme convencimiento de que sólo de forma circunstancial y aparente exis-

Ante el Segundo Pleno del COMME

RAFAEL LOBETO

DURANTE los próximos días 29, 30 y 31 de octubre, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante celebrará su II Pleno en la Casa del Mar de Gijón. En el anterior, celebrado en La Coruña, a pesar de que las circunstancias fueron adversas, se formularon una serie de propuestas sobre los aspectos legales, organizativos, académicos, de empleo o de recuperación de la Administración Marítima Civil, lo que ha representado un considerable avance en la búsqueda de soluciones a todos esos problemas. El Pleno a celebrar en Gijón se desarrolla en un marco mucho más favorable que el anterior, debido fundamentalmente a la actuación del Ministerio de Transportes, que ha

ten intereses contrapuestos en los colectivos citados, queremos exponer una serie de reflexiones sobre el papel que a oficiales y titulados de Formación Profesional corresponde asumir en la Marina Mercante española, cuyo futuro esperamos y deseamos venturoso.

1. Es un hecho innegable que ha aumentado considerablemente el nivel formativo de los titulados de Formación Profesional. Los planes de estudio de la Formación Profesional de Segundo Grado en su rama marítimo-pesquera representan un evidente progreso en relación con la situación anterior. Esto hace del todo legítima la aspiración de tales titulados a que se reconozca su preparación y a que este reconocimiento se traduzca en un aumento de sus atribuciones y en una mayor presencia suya a bordo de los buques mercantes.

2. Legítima en alto grado es también la pretensión de los titulados superiores de la Marina Civil de extender su ejercicio profesional a todo el ámbito marítimo, manteniendo una presencia activa, tanto en la Administración pública que a dicho ámbito se refiere como en la empresa privada que en el campo marítimo actúa. Es por esto por lo que entienden muy importante la integración de los estudios de la carrera náutica en la Universidad, poniendo fin a la ambigua situación actual, en la medida en que dicha integración se considera necesaria en orden a adquirir la formación adecuada a los objetivos que se pretenden alcanzar y por lo que tiene de ruptura de compartimientos estancos y acercamiento a un mundo, el "terrestre", en el que se quiere estar presente con decidida vocación de servicio.

3. Es indudable que unos y otros, oficiales y titulados de Formación Profesional, están demandando un levantamiento de sus respectivos techos profesionales, un desplazamiento hacia arriba de sus ámbitos de actuación profesional. Estas justas aspiraciones de ambos colectivos no deben llevarles en modo alguno al enfrentamiento, que es

preciso evitar, sino a un entendimiento fecundo.

Es a los oficiales de la Marina Mercante a los que cabe pedir la generosidad y visión de futuro precisas para comprender que en modo alguno pueden constituirse en un dique que impida la promoción de otros profesionales del mar. Lamentable sería que después de haber sufrido los oficiales de la Marina Mercante la resistencia que a su promoción oponían grupos con intereses contrapuestos, fueran estos oficiales los que repitieran, ahora desde una posición dominante, el mismo papel de dique que contra ellos se ejerció en el pasado. Compete a los oficiales de la Marina Mercante, como colectivo más cualificado, la responsabilidad histórica de actuar como grupo que arrastre hacia cotas de mayor promoción al resto de los trabajadores del mar.

4. En el terreno de las realizaciones prácticas procede elaborar un nuevo cuadro indicador de tripulaciones mínimas, en el que, teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, se establezcan las distintas titulaciones a exigir según la clase de navegación y tonelaje de los buques. Fijada la titulación adecuada, no debe, salvo casos excepcionales y tasados, existir la posibilidad de cubrir un puesto al que corresponda una determinada titulación con personal provisto de titulación inferior, puesto que esta situación, además de encerrar una contradicción (o bien al titulado superior se le exige más competencia de la necesaria, lo que no parece lógico, o se tolera la falta de competencia de su sustituto, supuesto igualmente rechazable), es perjudicial para el propio sustituto que es colocado en una posición inestable con todo lo negativo que ello comporta. En este sentido, cabe decir que las situaciones de esta clase existentes en la actualidad deben contemplarse con criterios de generosidad y justicia, considerando las circunstancias personales de muchos titulados de Formación Profesional que han llevado a cabo una inestimable actuación, aunque hayan podido ser utilizados involuntariamente a veces como instrumentos al servicio de otros intereses.

establecido de forma nítida la competencia exclusiva del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante española. Resueltos estos problemas, la presencia y la participación de capitanes y oficiales de la Marina Mercante consolidará definitivamente la organización colegial de los marinos civiles, aportando un instrumento de equilibrio imprescindible para el funcionamiento democrático del sector.

La prolongada crisis que atraviesa la Marina Civil, los problemas de empleo, la falta de seguridad marítima, la inexistencia de un servicio de salvamento, la carencia de sistemas de lucha contra la contaminación en nuestros puertos y costas, la falta de aplicación de los Convenios Internacionales, tanto de la Organización Marítima Internacional (OMI) como de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), especialmente los de Sevimar, Memorandum de París, IMO/78 sobre formación, titulaciones y guardias para la gente de mar, el Convenio número 147 de la OIT, etcétera, la ausencia de un programa de atención a los marinos emigrantes y el constante abandono de buques en puertos extranjeros y, en definitiva, la ausencia de una política marítima y de una Administración Marítima Civil capaz de poner fin a

nuestro constante declive, son algunos de los problemas que deben encontrar razonable respuesta de nuestro colectivo profesional.

Por esa razón, son muchos los marinos civiles y los ciudadanos sensibles a los problemas del sector marítimo que confian en que los resultados de los trabajos del Pleno alcancen la debida atención por parte de la Administración.

Es evidente que las soluciones de tantos problemas acumulados por un pasado de abandono marítimo requieren una acción solidaria, no tan sólo por parte de los profesionales de la mar agrupados en torno al COMME, sino por parte de los sindicatos representativos y la propia Administración y, en suma, por todos aquellos que de alguna forma representan la única garantía de continuidad para la supervivencia del sector.

Sólo de una acción concertada que aúne esfuerzos en torno a la idea de nuestra regeneración marítima podrán surgir las fuerzas necesarias para tan ingente tarea. En ese sentido, mantener el rumbo que nos conduce hasta Europa y redoblar el esfuerzo para modernizar nuestra Marina Civil y competir con eficacia es una auténtica tarea nacional que debe ser asumida por el conjunto de los ciudadanos.

5. Somos también de la opinión de que los titulados y certificados profesionales marítimo-pesqueros de capitán a marinero deben formar una escala armónica o pirámide, sin soluciones de continuidad, sin fracturas.

La existencia de esta escala o pirámide no debe ser obstáculo, ni mucho menos, a que el peldaño superior o vértice de la pirámide tenga el más alto nivel académico del país, pero debe evitarse cualquier forma de clasismo derivado de la procedencia o no de la Universidad del personal de los buques. En este sentido, resulta conveniente que, al margen de las posibilidades que el sistema educativo ofrece a los titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera para acceder a los estudios de la carrera náutica, se establezcan títulos profesionales de piloto de tercera clase y oficial de máquinas de tercera clase, títulos a los que tendrían acceso los titulados de Formación Profesional que reunieran determinados requisitos académicos y de experiencia y que constituirían unos beneficiosos títulos-bisagra entre ambas clases de titulaciones (carrera náutica y Formación Profesional Náutico-Pesquera).

6. No podemos terminar estas reflexiones sin dejar de mencionar al tercer gran colectivo de los profesionales del mar, el personal subalterno, cuya formación y promoción profesionales están demandando imperiosamente una decidida y eficaz actuación.

Los barcos necesitan de un personal subalterno capacitado, junto a unos titulados de Formación Profesional que constituyan la estructura sólida y competente que los buques del futuro demandan, y con una oficialidad con los conocimientos precisos para estar con autoridad, en el sentido más genuino de esta palabra, al frente de aquéllos y con una visión y formación que les permitan actuar y estar presentes también más allá de la borda de sus buques.

*José Antonio Sánchez Riera.
Capitán de la Marina Mercante.
Secretario general del ISM.*

Los grandes objetivos que representan:

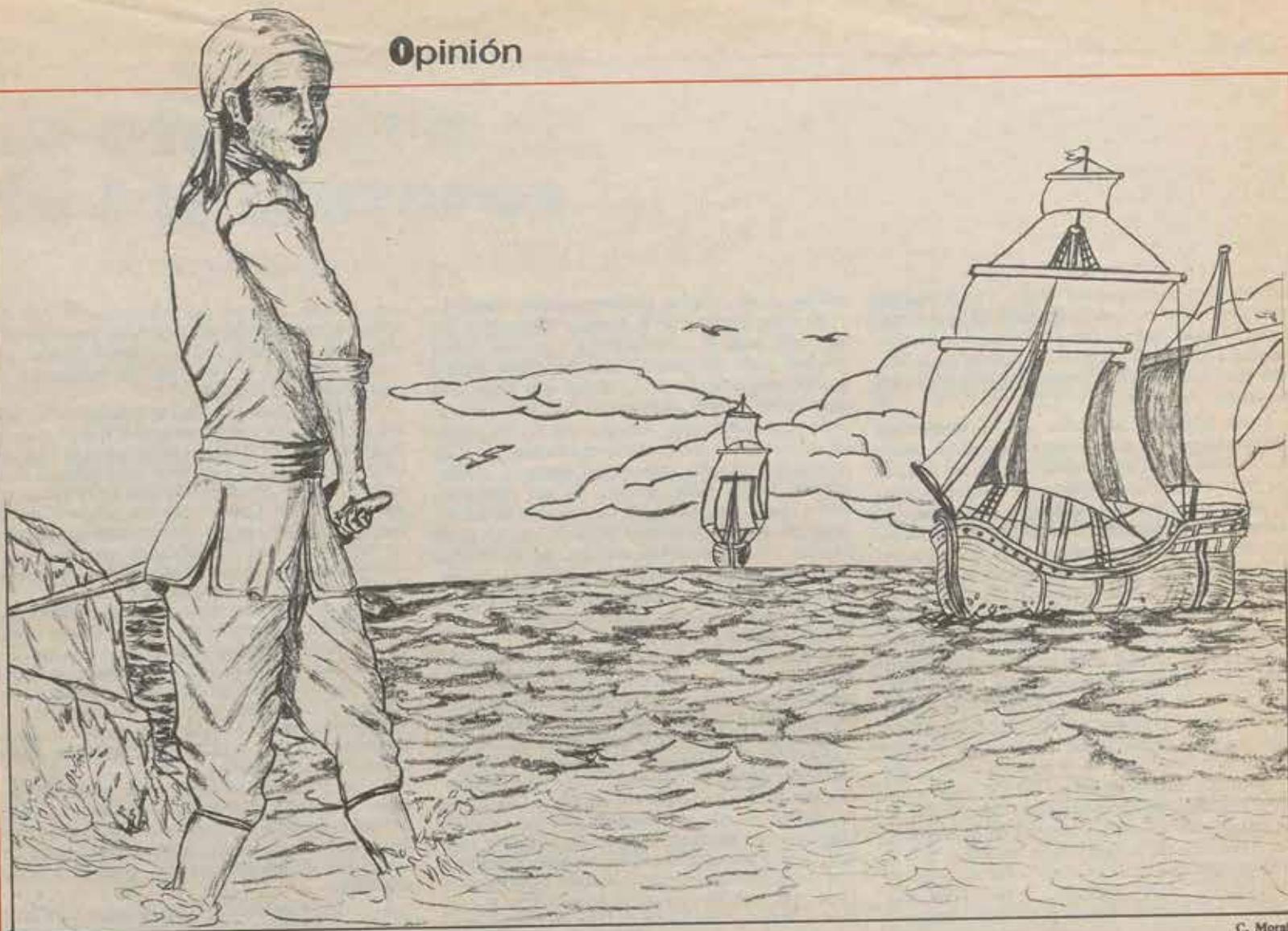
- La elaboración de una política marítima.
- La creación de una Administración Marítima Civil (Secretaría de Estado o Ministerio de la Mar).
- La integración en la Universidad de las enseñanzas náuticas, incluyendo los estudios superiores en materia de pesca.
- La utilización racional de los recursos del mar como fuente de vida y progreso de los pueblos.

Son tareas que requieren el esfuerzo del conjunto de la sociedad y que conducen a la modernidad y al futuro.

Desde aquí sólo cabe convocar a todos a esta tarea y confiar en la eficacia del esfuerzo solidario.

Los marinos civiles españoles y en definitiva el propio pueblo, que tantas veces ha remontado los más duros temporales, sabrán encontrar y mantener el rumbo necesario para alcanzar definitivamente el futuro marítimo que a esta nación le corresponde.

*Rafael Lobato Lobo.
Jefe de la Asesoría Jurídica del COMME.*



C. Moral

La flota de Indias

MARIA DOLORES SANCHEZ
NARVAEZ

CORREN los tiempos de 1560 y el mito de El Dorado y la Sierra de Plata, situados sólo en la imaginación de los aventureros de unos años antes, son ya realidad; se han descubierto los ricos placeres auríferos de Nueva Granada y las minas argentíferas del Cerro del Potosí (Perú), verdaderos cerros de oro y plata que nutrirán durante largos años la economía de la Europa Occidental a través de España.

"El oro, dijo Colón, es cosa maravillosa! Quien lo posee es dueño de todo lo que desea. Con el oro hasta pueden llevarse almas al Paraíso" (carta desde Jamaica fechada en 1503).

Y por los caminos del mar se habrían de transportar esas riquezas de las que dice Quevedo:

*Nace en las Indias honrado
donde el mundo le acompaña
viene a morir en España
y es en Génova enterrado.
Y pues que le trae al lado
es hermoso, aunque sea fiero,
poderoso caballero
es don Dinero.*

Pero aquellas rutas marítimas están cuajadas de toda suerte de peligros que, unidos a los propios de la navegación, hacen que sólo se aventuren marinos de mucho temple, dispuestos a disputar su vida tanto al dios Neptuno cuanto al dios Marte.

En efecto, corsarios de toda laya pululan en el triángulo formado por las Canarias, la costa africana

y el cabo de S. Vicente, al acecho de los navíos que regresaban de América.

Estas primeras acciones corren a cargo de piratas franceses, a los que pronto se unen los ingleses, quienes con Hawkins y Drake llevan la lucha al mar Caribe, e incluso a la costa del Pacífico.

Hacia 1605 se les vienen a unir los corsarios holandeses, que logran instalarse en Bahía, desde donde amenazan el tráfico español en las Antillas.

En 1628 se produce el mayor desastre naval hispano en el Caribe: el combate de Matanzas, en el que los piratas holandeses aniquilan toda la flota española (más de 40 navíos).

A partir de entonces, el ámbito antillano, espacio estratégico por el que deambularon las flotas de Indias, estuvo a merced de los ataques.

A lo largo del siglo XVII, holandeses, franceses e ingleses se fueron instalando en las Pequeñas Antillas, desde donde fomentaron el ataque de los filibusteros o bucaneros. Primero en la Tortuga (pequeña isla entre Cuba y Santo Domingo); los ingleses en Jamaica (1654) y en las Bahamas, los holandeses en Curaçao y los franceses en Guadalupe y Martinica.

Ante esta pesadilla para los ricos emporios hispanos, veamos cómo se organizó la denominada flota de Indias.

Todos los barcos despachados para Indias debían navegar en convoy, salvo unos pocos que tenían suficiente armamento, los barcos negreros que transportaban esclavos africanos que zarpaban de Angola, y algunos otros llamados "Avisos", porque se despachaban con toda urgencia.

Reunidos los barcos en Sanlúcar de Barrameda, Cádiz o Sevilla, se hacían a la navegación en dos tandas. En marzo o abril zarpaba la flota con destino a Veracruz (Méjico) o Nueva España, y en julio

salían los galeones que iban a Nombre de Dios (istmo de Panamá).

De regreso, la flota y los galeones se reunían en La Habana, desde donde rendían viaje a España a mediados de junio.

A pesar de que hasta los navíos de escolta llevaban mercancías en la boca de los cañones, fue en raras ocasiones (como la de Matanzas) donde se perdiese la flota entera; lo normal era la pérdida de algunos buques a causa de accidentes de la navegación o el mal estado de su casco.

Hasta 1620, el galeón de alto bordo, aparejo redondo, con grandes castillos de proa para cobijo de la artillería, aunque un poco lento, fue el dueño indiscutible del océano.

A partir de aquella fecha, la política antiespañola de Holanda hizo que no se pudieran importar jarcias y maderas de alta calidad. Lo que unido a la crisis de marineros experimentados y la ampliación del tonelaje —porte más barato—, imprimió un cambio técnico en el buque (reducción de la manga, supresión de partes innecesarias), al que los españoles no se adaptaron con facilidad.

En 1624, a raíz de una incursión de los holandeses por el Pacífico, se pensó en la creación de una Armada del Mar del Sur.

Felipe IV recibió de la Casa de Contratación de Sevilla 400.000 ducados para este fin, que, sin embargo, acabaron en el teatro de guerra europeo.

La Armada del Mar del Sur quedó en la región de los sueños imposibles, demostrando la incapacidad de la política de la Corona de los Austrias al olvidar que las rutas del mar eran la unión con el Imperio americano y que éste, a la larga, no se podría mantener sin una flota poderosa.

Ayudas del FROM al sector pesquero vasco

Fue magnífica la acogida dispensada por el FROM a la desesperada solicitud de ayudas por parte de nuestro sector pesquero, y su alto grado de sensibilización ante la desastrosa desgracia a las riadas quedó reflejada en las siguientes medidas a adoptar por el organismo que actualmente preside P. M. Varona.

1.^a Una mayor agilización en la tramitación de los créditos concedidos a las industrias conserveras para la adquisición de pescado.

2.^a Ampliar en otros cincuenta millones de pesetas la subvención concedida anteriormente a las Cofradías de Pescadores como ayuda a la financiación de la campaña publicitaria en favor del "bonito del Norte", amén de subvencionar la propagación de dicha campaña a través de un medio radio-difusor de gran audiencia dentro del Estado (diez minutos diarios a una hora vespertina de mayor audiencia). Para ello, se confeccionará un "spot" diferente al que se está lanzando actualmente, en el que, sin ningún tipo de análisis comparativo con especies semejantes, quedarán plasmadas todas las excelencias alimentarias y gastronómicas de tan codiciado y suculento pescado como el "ega-luxe", albacora o "bonito del Norte".

En este sentido, parece que nuestros "arrantzales" y conserveros han conseguido hacer valer sus derechos en un tema tan conflictivo como el que hasta ahora creaban las diferentes denominaciones.

Según nuestras informaciones, la Administración ha prometido apoyar la solicitud de nuestro sector pesquero —"arrantzales" y conserveros— para que se elimine de los envases con contenido de "bonito del Norte" la confusionista denominación complementaria de "atún claro".

JOSE LUIS ALAÑA
"Deia", Bilbao, 20 septiembre 83

Club Internacional del Marino

International Seafarers Centre, Centro Internacional del Marino, ubicado en el muelle

Reina Victoria, de Santurce, es un centro ecuménico que presta sus servicios, única y exclusivamente, a los marinos de todos los países del mundo; desde el 1 de septiembre de 1981 es promovido por la Asociación de Patronato del Apostolado del Mar de Bilbao.

Francisco Otamendi, director del Club Internacional del Marino de Santurce, expresaba el sentido del Centro con estas palabras: "Consideramos al que llega como un amigo, un hermano. No existe la perspectiva de negocio, ni de que el que llega es un extraño. Los marinos tienen conciencia de que nosotros estamos a su servicio", y añadía: "Somos una presencia, un signo, en el puerto. Un puerto sin Club es un puerto sin alma".

"Hay marinos pobres y marinos ricos. Los ricos son los europeos y los pobres los asiáticos como filipinos, chinos, coreanos. De cara a comprar cosas se nota mucho. Predominan mucho los marinos orientales, porque son mano de obra más barata", nos decía el director del Centro.

"Los nórdicos y los europeos tienen más sentido de club, son más estéticos". Por otro lado, continuaba, "cada uno trae su dios, su cultura, su lengua, su raza y sus costumbres. Esto es un muestrario humanista y donde se dan las más dispares reacciones y posturas. Hay una convivencia humana muy grande, no es que se mezclen, pero todos saben que son marinos y si se comunican algo entre ellos es en inglés, que es la lengua más hablada pero la peor pronunciada".

"Aquí la identidad es ser marino y eso es lo importante y lo único". Y Francisco Otamendi sigue: "Cada barco es una fábrica. Normalmente sólo se hablan los de su barco, aunque sean de la misma nacionalidad y se encuentren acá. Pero el barco les marca. Muchos barcos de oficialidad, por ejemplo, alemana, tienen tripulación internacional".

Los marinos europeos suelen sentarse en el Club y tomar varias consumiciones en el bar, cosa que no suelen hacer los orientales, que por lo general acuden a la sala de televisión o están en la biblioteca, que no les cuesta nada de dinero.

Pero generalmente, todos van a solventar sus cuestiones como son utilizar el teléfono, cosa en la que destacan los griegos, o hacer uso del servicio de correos, ya que en el Club se pueden comprar sellos y se dispone de un buzón para enviar la correspondencia. Por otro lado, el director del Centro de Santurce nos indicaba que "ha mejorado el aspecto físico de la vida, pero la soledad es la gran tragedia de la vida del mar", y hace

mención a una frase que dice: "La vida del mar cuesta la familia".

ESTHER FERNANDEZ
"El Correo Español-El Pueblo Vasco".
Bilbao, 19 septiembre

Supresión de la Consellería de Pesca

La Coruña (Redacción).—En relación con la supresión de la Consellería de Pesca y su adscripción a la de Agricultura y ante los comentarios deplorables que sobre el tema se han suscitado en medios pesqueros coruñeses, el presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña, José Freire Vázquez, ha calificado la medida de "desafortunada, inoportuna e inconsciente".

Freire Vázquez señaló asimismo lo siguiente:

"Considero que, efectivamente, la medida no se corresponde con el sentir histórico del pueblo gallego ni con la valoración socioeconómica que representa el sector pesquero.

Y si con ello se desea configurar la estructura de la pesca con la del Gobierno central, es de suponer que no se habrá analizado debidamente que la importancia del sector a nivel nacional tiene una incidencia muy inferior que la que supone dentro del contexto autonómico de Galicia.

De otra parte y de aducirse razones de gasto, éstas deben siempre ponderarse con la mayor o menor eficacia a lograr lo que dudo se consiga de forma más óptima, ya que mezclar el campo con el mar, dada la importancia y la gran problemática que ambos sectores tienen por separado aquí, en Galicia, presumo que esto no reportará ningún mejor resultado ni una mejor gestión".

Finalmente, José Freire señaló que "en el mejor de los casos, la medida se debía haber meditado desde un principio, ya que este cambio de conducta es indudable, que, a estas alturas, disminuye la valoración que le damos a la pesca los propios gallegos. Sobre esto, por cierto, es de destacar que siempre y a todos los niveles se recibió para ella el mayor rango dentro de la Administración".

"La Voz de Galicia".
La Coruña, 17-IX-83

La mar en la prensa

Madrid, lejos de Andalucía

No nos hemos cubierto de gloria, precisamente, al suscribir el Tratado de Pesca con Marruecos contra el que claman cofradías de pescadores, empresas del sector, trabajadores. Peor hubiera sido, sin duda, la no suscripción del mismo. Pero la contrapartida del Estado español ha sido generosa. Amén de aplazarse la deuda exterior del reino saudi con nuestro Estado.

Ello nos mueve a consideraciones sobre la Junta de Andalucía, cuyas competencias están limitadas a la pesca en aguas interiores, al marisqueo, a la acuicultura y a la pesca fluvial y lacustre. Los grandes problemas de la pesca como la ordenación del sector pesquero y los puertos pesqueros quedan sujetos a la regulación general del Estado, limitándose la comunidad autónoma a su desarrollo legislativo y ejecución.

No parece práctica esa diversificación, que obstante al planteamiento de Andalucía por su riqueza pesquera. La descentralización de un sector tan importante cae por su propia peso. Precisamente la razón de ser de las comunidades no estriba tanto en su filiación histórica, en su contextura socio-cultural, cuanto en la posibilidad de hacer viable que los problemas se acerquen al pueblo. Madrid está muy lejos de Andalucía. Se acorta el circuito para los ministros de turno, en cuanto se aposentan los veranos en las zonas residenciales de la región, sin que regateen los generosos alquileres de sus residenciales hábitats. En ese extremo, es posible que se acorte la distancia. Pero para problemas reales, para la diaria cotidianidad de nuestros temas vitales, Madrid sigue siendo Madrid. Nuestra pesca está esquilmando. Ha sido una plaga bíblica la "utilización de artes de arrastre destructores", la "captura de especies inmaduras". Otro tercer factor para la depredación de nuestra pesca es la "contaminación del litoral". Ello nos lleva a reflexionar, empezando por el último punto, que hay que "regenerar nuestro litoral". Obviando por insalubres, incómodas y molestas todas las vertidas de restos industriales, todos los vertidos urbanos, que por si —desde el 17 de julio de 1983— son actividades que tipifican el "delito ecológico". Andalucía, además, requiere un Centro de Investigación Pesquera, para restituir, en lo posible, las especies esquilmando y depredadas por artes del hombre, no siempre armonizadoras con la pervivencia de las especies. Se deben "planificar" las capturas posibles. Se deben evaluar los recursos pesqueros. Se debe determinar el rendimiento máximo anual que permitan nuestros cañaderos.

"La Crónica". Almería, 3 septiembre 1983.

El acuerdo con Marruecos, lo menos malo

La Coruña.—"El acuerdo pesquero con Marruecos fue lo menos malo que pudo pasar, y lo considero en el límite de lo aceptable", señaló ayer en La Coruña Miguel Oliver, secretario general de Pesca. Argumentó que las prórrogas por tres o seis meses que se estaban realizando hasta la firma del acuerdo no permitían desarrollar un

trabajo con miras al futuro ni con tranquilidad, y "por ello es bueno el periodo de cuatro años acordado, lo que ademas supone prácticamente los mismos costes que antes".

Añadió Miguel Oliver que lo más duro de este convenio es el canon establecido durante el primer año, pero que sobre ello ya se habían mantenido contactos con el sector, así como de cara a la transformación que en el mismo debe plantearse. "El acuerdo —dijo— era fundamental, porque no teníamos otra opción si no queríamos amarrar 1.200 barcos", añadiendo que si se analiza en profundidad el acuerdo hay más factores positivos que negativos.

También informó que en noviembre se revisará el acuerdo con la Comunidad Económica Europea, "y habrá que hacerlo ya de cara a la incorporación en la misma", y anunció que tras los contactos mantenidos a nivel de Ministerios de Asuntos Exteriores, en breve plazo se iniciarán las negociaciones con Portugal.

Miguel Oliver, que durante su estancia en La Coruña visitó las instalaciones portuarias, señaló que en el puerto se está haciendo una gran labor, y consideró que tenía un gran porvenir. Incluso mantuvo una conversación con el presidente de la Junta del Puerto de cara a la labor en el desarrollo pesquero, y la proyección del puerto coruñés en general y en concreto cuando España entre en la CEE.

"La Voz de Galicia". La Coruña, 17-IX-83.

Apresamiento del "Onza de Oro"

Francisco Rodríguez, patrón de "Nuestra Señora de la Asunción", informó a "Odiel" sobre el contacto que mantuvo con el "Onza de Oro": "Le avisamos que por Poniente había malos rumores; ante esta circunstancia, dieron la vuelta, quedando una milla por la proa del 'Asunción'. A las 11 de la mañana, el 'Onza' nos avisó que tenían una lancha portuguesa al costado; para dar la situación exacta, nosotros conectamos el radar, ésta fue 37 millas con la Punta de Chipiona, 43 millas de través de Norte-Sur de El Rompido, a una distancia en zona española de 7 millas. Lo que no entiendo —señala— es que nosotros, aun encontrándonos en aguas españolas, estábamos más cerca de Portugal que el 'Onza de Oro', y en cambio él fue apresado y nosotros no". Finalmente señaló que la posición que él ha dado es correcta: "llevé veinte años trabajando en esta zona y la conozco como la palma de mi mano, estoy completamente seguro de no haberme equivocado".

E. COSGAYA

"Odiel". Huelva, 18-IX-83.

Ambulatorio en Cillero-Vivero

"Nosotros decimos, y lo vamos a repetir para que alguien lo lea, si tiene dificultades en enterarse, que preferimos que el Ambulatorio esté en la Casa del Mar, en Cillero, que metido en el cuchitril que le sirve ahora de asentamiento. Y decimos —curioso que algunos no lo entiendan así— que Cillero es ya Vivero, con la misma distancia para venir desde la Atalaya a tomar los vinos en la Zapatería, que para ir desde Verxeles a la Casa del Mar, por simple ejemplo. Y decimos también que a muchas personas que ahora les queda al pie de la puerta el actual Ambulatorio, para ir a buscar el cargamento de medicinas y volver a casa, les ocasionará molestias ese traslado, pero el Ambulatorio no puede seguir ahí, pese a quien pese, y aunque cualquier traslado —a la Casa del Mar, por ejemplo— les cause molestias, a los señores profesionales de la Medicina, por ejemplo, también.

Pero, dicho ya esto para que algunos descansen, el tema de la Sanidad no queda resuelto en Vivero porque pongan el Ambulatorio en medio de la plaza o en los mismos jardines de Noriega Varela; el problema es mucho más grave y, por lo visto, lo único que a algunos se les ocurre para solucionarlo es pedir la dimisión de quien sea o decir que en la prensa local se dice o se deja de decir.

El problema sanitario de Vivero es mucho más grave, y mientras no tengamos otra solución que ir al Ambulatorio —al actual o a uno que le monten a cada beneficiario en la esquina de su calle para que le quede cerca— o salir facturados para la Residencia de Lugo, en paquete expreso, de puerta a puerta, estamos aviados".

"Heraldo de Vivero". 16-IX-83.

La diligencia del Crédito Social Pesquero

Hay que agradecer a don Jerónimo Sánchez Blanco, nuevo director-gerente del Crédito Social Pesquero, su diligencia, su rapidez y su sentido personal de la eficacia al ponerse en contacto con los medios pesqueros de las islas para explicarles todo lo concerniente a la obtención de créditos. Hasta ahora, nadie de aquí o de allí, ni en los tiempos viejos de la antigua Junta de Canarias ni en los tiempos nuevos del Gobierno autónomo, se había tomado estas molestias.

Los responsables del Crédito Social Pesquero han estado en las islas. Se han reunido en cooperativas pesqueras, con cofradías de pescadores, con armadores y otras entidades y personas relacionadas con la pesca en las islas y les han explicado la filosofía de este crédito, la forma de obtenerlo y los plazos para pagarlos, incluido, naturalmente, el tipo de interés impuesto. O lo que es lo mismo: ya la gente de la mar sabe a qué atenerse para conseguir un crédito destinado, normalmente a la renovación de la flota pesquera de las islas.

ERNESTO SALCEDO

"El Día". Tenerife, 17-IX-83.



Jaime Gama, ministro de Asuntos Exteriores de Portugal (izquierda), y Fernando Morán, ministro de Asuntos Exteriores de España.

COLPISA

Jaime Gama, ministro portugués de Asuntos Exteriores

"Portugal reservará en exclusiva para sus barcos la zona de doce millas"

Madrid, 14.—Habla pausadamente, en voz muy baja, como si meditara cada palabra. Jaime Gama, treinta y seis años, ministro de Exteriores portugués, es el más joven de los integrantes del Gabinete que preside el socialista Mario Soares. No pocos le tienen por su delfín, cuando en las próximas elecciones presidenciales el partido tenga que presentar como candidato al actual jefe del Gobierno. Ya a los treinta y dos años, Jaime Gama fue ministro de Administración Interna. Está ahora empeñado en modernizar y activar la diplomacia portuguesa. Tiene programado, para las próximas semanas, el relevo de una veintena de Embajadas. Desde que inició su actividad política, Gama ha pertenecido al Partido Socialista, del que es miembro de su Comisión Ejecutiva. Considerado como uno de los más inteligentes políticos de la nueva ola lisboeta, no se ha alineado con ninguna de las tendencias que han polemizado últimamente dentro del partido. Ha mantenido, en cambio, posiciones autónomas, aunque próximas a

las de Mario Soares. Todo ello le ha conformado como el dirigente socialista más influyente en el partido, después de Soares. Como jefe de la diplomacia portuguesa, mantiene posiciones de autonomía e independencia en la defensa de los intereses de Portugal. Con Jaime Gama he podido charlar largamente, poco antes de que abandonara España, después de asistir a la clausura de la CSCE.

HACIA LA CUMBRE HISPANO-PORTUGUESA

De Madrid se ha marchado Jaime Gama con el objetivo de preparar la próxima cumbre hispano-portuguesa. A Lisboa acudirá el presidente del Gobierno español, Felipe González, con seis de sus ministros. Aquí se entrevistó en tres ocasiones con su colega Fernando Morán y tuvieron ocasión de dar un primer repaso a fondo de las relaciones España-Portugal.

—Creo —me dice— que por primera vez las autoridades españolas han tenido ocasión de escuchar cla-

ramente la posición portuguesa de que esas relaciones no se reducen a una ecuación entre pesca e intercambios comerciales. He explicado cómo el tema de la pesca se debe ajustar al nuevo Derecho internacional del mar y he apuntado claramente la reserva exclusiva de los derechos de pesca en las doce millas para los barcos nacionales de mi país. En cuanto a las 200 millas, se podrán dar algunos pasos hacia adelante, basados en la defensa de reciprocos intereses, a través, por ejemplo, de empresas mixtas, que indudablemente pueden fomentar las relaciones pesqueras entre los dos países. Pensamos que el relanzamiento de área económica tan sensible como es la de la pesca no es posible si mantenemos criterios obsoletos de cooperación.

Explica el señor Gama que por primera vez han encontrado los ministros portugueses comprensión y apertura en relación con sus "posiciones globales", y cree que a partir de ahora, unos y otros estarán más interesados en encontrar "soluciones equitativas" en el área de las 200

millas, que en buscar sistemáticamente la aprobación de planes provisionales de pesca para la zona de las doce millas.

PARTIDOS NUCLEARES

Me explica el señor Gama que su Gobierno no ha tomado aún una posición definida sobre la industria eléctrica nuclear, que el tema no ha sido debatido en Consejo de Ministros.

—Sobre los vertidos de residuos nucleares, el Gobierno portugués, y en concreto mi Departamento de Exteriores, han sido energicos y han presentado una nota diplomática al Gobierno inglés pidiéndole la suspensión de los vertidos. Y hace dos semanas han sido llamados los encargados de Negocios de Bélgica y de Suiza, a quienes se ha hecho notar la oposición del Gobierno portugués a los vertidos en la fosa atlántica. Y hemos seguido con vivo interés la posición adoptada por el Gobierno español, lo mismo que hemos hecho con el seguimiento de la posición sobre este tema por parte de las autoridades regionales de las Azores. Consideramos que no se compatibiliza, en una buena relación internacional, el lanzamiento al mar de residuos que a corto plazo pueden suponer un riesgo para la salud, y aun para las vidas, de las poblaciones cercanas a la zona de lanzamiento.

Uno de los puntos estudiados por los ministros Gama y Morán, y que será llevado a la cumbre de Lisboa, es el desarrollo de una eficaz red de transportes y comunicaciones. "Es urgente mejorar profundamente la frontera terrestre, de modo que no obstaculice, sino que fomente nuestras relaciones, que sea un factor de integración como lo ha sido en los países europeos".

Le pregunto sobre el eterno asunto de la construcción de un puente sobre el Guadiana, entre Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio, en lo que actualmente es la única frontera fluvial de toda la Europa Occidental:

—Desde nuestro punto de vista, la construcción del puente sobre el Guadiana es un imperativo, y lamentamos los impedimentos burocráticos que se oponen, que no son otra cosa que la justificación de una falta de voluntad política por desbloquear el tema. La creación de un amplio espacio turístico en la zona Sur de nuestros dos países no será perjudicial para nadie.

EL HISTÓRICO PAPEL DEL REY

Para el ministro portugués de Asuntos Exteriores, el Rey don Juan Carlos ha desempeñado un papel histórico en la transición hacia la democracia en España. Y hoy es "una figura de la reconciliación entre

(Pasa a la pág. siguiente)

Portugal se reservará la zona de doce millas

(Viene de la pág. anterior)
la idea monárquica y la idea democrática en el mundo".

Me explica que, en la conversación que mantuve con el monarca, constató su preocupación por el relanzamiento efectivo de las relaciones entre España y Portugal. "Comprobé su particular cariño por mi país, su comprensión pormenorizada de las propias posiciones portuguesas en las cuestiones bilaterales".

Se reunió también Jaime Gama con el presidente del Gobierno, Felipe González, y con el vicepresidente, Alfonso Guerra, y en ambos observó que consideran una normalización completa de las relaciones bilaterales hispano-portuguesas como "prioritaria en las relaciones exteriores de España".

—Sería faltar a nuestras responsabilidades como gobernantes no aprovechar la amistad y simpatía reciprocas que existen entre los jefes de los Gobiernos de España y Portugal. Debemos encontrar fórmulas, debemos avanzar en la construcción de plataformas constructivas, con patrones europeos; nos urge modernizar y concienciar el diálogo entre portugueses y españoles.

ZONAS FRONTERIZAS

Uno de los problemas que se llevarán a la cumbre es el del desarrollo interregional en las zonas fronterizas. Existen ya programas comunes respecto a la defensa del medio ambiente, pero se pueden desarrollar programas sobre recuperación de zonas degradadas, que desgraciadamente las hay a uno y otro lado de la frontera. Y que deben ser encarados de forma conjunta. Por ejemplo, estima el ministro portugués que una nueva dimensión de la tradición del veraneo puede llevar a ciudadanos españoles hacia determinados puntos de Portugal y crear así unas condiciones para un intercambio turístico más ventajoso para los dos países.

Enlaza también con este tema el aspecto cultural:

—Tenemos que intensificar urgentemente el intercambio cultural. Por nuestra parte pretendemos abrir cuanto antes un centro cultural español en Lisboa y otro portugués en Madrid. Porque es verdaderamente lamentable que las principales obras de la literatura portuguesa no sean conocidas por los españoles y que la literatura española no esté más presente en Portugal. Y esa relación cultural hay que comenzarla por las poblaciones más cercanas y extenderla hacia el interior de los dos países.

FERMIN CEBOLLA/COLPISA



Escenas típicas de la primitiva forma de realizar las faenas pesqueras en Nazeré (Portugal).

Apresados el "Lineiros" y el "Onza de Oro"

Lisboa, 22.—Un navio de la marina portuguesa aprehendió durante la madrugada del pasado 21 de septiembre al arrastrero español "Lineiros" cuando faenaba en aguas portuguesas, según informó el Comando de la Zona Marítima del Norte (CZMN), con sede en Oporto.

El "Lineiros", con matrícula de Vigo y quince tripulantes a bordo, fue obligado a entrar en el puerto de Leixoes por el barco que le sorprendió, "El Save".

Según fuentes portuguesas, el español estaba faenando en el momento de su aprehension en aguas de dicho país, "a nueve millas de la costa, frente a Viana do Castelo y en clara contravención de las disposiciones legales vigentes".

A bordo del pesquero, según nota de la Comandancia portuguesa, fueron halladas dos cajas de marisco que, al igual que las artes de pesca, fueron incautadas.

El suceso fue comunicado al Consulado General de España en Oporto y a la Capitanía del puerto de Leixoes, encargada de elaborar el correspondiente informe para el Tribunal de la Jurisdicción de Matosinhos.

Al día siguiente, las autoridades portuguesas decretaban la puesta en libertad del pesquero y su tripulación

tras el pago de una sanción que ascendió a 1,6 millones de escudos (unos dos millones de pesetas, aproximadamente).

EL "ONZA DE ORO"

Isla Cristina (Huelva, 16).—Un barco pesquero con base en Isla Cristina fue apresado por una lancha patrullera portuguesa y conducido al puerto de Faro.

Según las noticias llegadas a esta localidad, el apresamiento se produjo, al parecer, cuando el pesquero faenaba en el límite de las aguas jurisdiccionales de ambos países, por lo que armadores y marineros van a insistir ante las autoridades correspondientes para que las patrulleras españolas intensifiquen su presencia y vigilancia con objeto de evitar que se vuelvan a producir incidentes de este tipo.

El pesquero apresado, el "Onza de Oro", es propiedad de Antonio Faneira Reyes y tiene una tripulación de ocho hombres.

EFE

Negociación, pero no anulación del acuerdo, postura española

Madrid, 26.—Por primera vez un alto funcionario español ha reconocido que el acuerdo pesquero en vigor entre España y Portugal, firmado en 1969, y que debería estar en vigor hasta 1989, y en singular lo que de ese acuerdo hace referencia a las doce millas, es considerado por Portugal como "muy negativo para sus intereses", hasta el punto de que de sea abolirlo.

Pero por su parte, España no acepta la anulación del acuerdo "como condición previa", aunque considera que es un tema de posible negociación. La exigencia, por parte portuguesa, en los meses pasados, de que se anulara el acuerdo en vigor y se negociara uno nuevo, impuesta como condición para empezar a dialogar con España, ha sido uno de los motivos que han prolongado en exceso el contencioso pesquero entre los dos países, y será, próximamente, tema fundamental y difícil en las negociaciones que se abrirán el mes de octubre.

Carlos Biasco, director general de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Asuntos Exteriores, se expresaba de esa forma en una reunión mantenida con informadores en la sede del Departamento.

COLPISA

No incrementarán las licencias a España

Lisboa, 21.—El Ministerio de Asuntos Exteriores portugués desmintió un eventual incremento de las licencias de pesca a conceder a España en la zona de las 12 a las 200 millas durante las próximas negociaciones de un acuerdo pesquero bilateral.

La precisión fue hecha a la agencia informativa portuguesa Anop por un portavoz del Departamento, y salió al paso de la preocupación mostrada públicamente por la Asociación de las Empresas Pesqueras del Algarve (ADEPA).

ADEPA divulgó días atrás una nota en la que mostraba su preocupación por unas declaraciones hechas por el ministro portugués de Exteriores, Jaime Gama, en relación a un eventual ofrecimiento de más licencias a la parte española en la zona económica exclusiva portuguesa a cambio de su total retirada en la franja de las 12 millas.

El portavoz citado por Anop insiste en que la posición negociadora portuguesa no es esa y que sobre el asunto de la concesión de nuevas licencias no fue divulgada ninguna información de tipo oficial.

Los sindicatos portugueses exigen la reestructuración de las empresas pesqueras

Lisboa, 6.—La Federación portuguesa de los sindicatos de las pescas exigió al Gobierno la reestructuración de las empresas públicas del sector, la reducción de las importaciones y la aplicación de medidas drásticas contra el contrabando de pescado.

La Federación considera esencial para el relanzamiento del sector la reactivación de la Compañía Portuguesa de Pescas, una de las principales empresas estatales de pescas en alta mar que se encuentra prácticamente paralizada.

Propone la integración de dicha Compañía con otras empresas de pescas nacionalizadas ligadas a la producción, transformación comercialización y frío.

Además, propone que se garanticen los precios del pescado para cubrir los gastos de producción, que se disminuyan las importaciones de pescado y que se adopten medidas para recuperar las deudas de la Compañía Portuguesa de Pescas.

EFE

El ISM les atiende sanitariamente

Dos patrones de pesca, encarcelados en Mauritania

Las Palmas de Gran Canaria, 17.—Dos pesqueros con base en Las Palmas se encuentran apresados en Mauritania desde hace varios meses y sus patrones encarcelados por faenar ilegalmente en sus aguas, ha sabido Efe de fuentes solventes.

Se trata del "Isla Montaña Clara" y "Andino", consignados por Freidemar y propiedad de Centro Pesca y Pescanorte, respectivamente.

El patrón de "Isla Montaña Clara", Benito Fasanes Cobas, se encuentra encarcelado en Nouadhibou desde hace setenta días, "en condiciones indignas, sin luz, sin comida, en una celda de ocho por ocho", declara el consignatario Manolo Freire.

El otro patrón, José González del Río, también se encuentra encarcelado en este país africano, aunque, al parecer, según Manolo Freire, en mejores condiciones.

"Nosotros estamos dispuestos a todo, pero las autoridades mauritanas no han fijado fianza, anunciaron el juicio del 'Isla Montaña Clara' para principios de este mes, pero no lo han celebrado, y tampoco han aceptado nuestra oferta de llevar a su patrón a un hotel y correr con sus gastos y los del guardián", agrega el consignatario de Freidemar. En el día de hoy, el médico del Instituto Social de la Marina, destacado en Nouadhibou,

bou, Salvador Yáñez, ha visitado a Benito Fasanes en la celda y su diagnóstico, según informó a Efe el Instituto, es "aceptable" en su condición física, y "depresivo" en su estado psíquico.

Fuentes pesqueras dignas de todo crédito sobre este punto informaron que este patrón, en el periodo de su cautiverio, ha recibido al menos cinco "palizas".

El "Isla Montaña Clara" fue apresado por patrulleras mauritanas en el mes de agosto, mientras que el "Andino" hace menos de un mes; las tripulaciones de los dos barcos han sido repatriadas por los consignatarios a Las Palmas.

"Opino —dice el consignatario— que deberían estar faenando en aguas mauritanas, aunque la tripulación dice que en el mar es difícil determinar cuál es la línea divisoria, pero lo más importante en este momento es conseguir una solución digna para el patrón del 'Isla Montaña Clara'".

Cuando fue apresado este pesquero español llevaba 110 toneladas de pescado variado y céfalópodos.

El único sistema posible para desembarcar este pescado sería declararlo como mauritano y pagar, por tanto, el canon establecido por España.

EFE

Marineros chilenos denuncian esclavismo

Cádiz, 17.—Un caso de esclavismo en el mar ha sido denunciado hoy en Cádiz por 14 tripulantes del buque de bandera libanesa "China", que desde el pasado 26 de agosto está reparándose en los astilleros gaditanos.

Los denunciantes son de nacionalidad chilena y profesionalmente pertenecen a las categorías de marineros y engrasadores. Embarcaron en el "China" en abril de 1982 con un contrato por un año en el que no figura fecha de registro.

Los emolumentos estipulados son de 200 dólares —300.000 pesetas— mensuales por doce horas de trabajo diarias, cantidad que no alcanza los mínimos exigidos por la Organización Internacional del Trabajo, que estipula 276 dólares por ocho horas de trabajo.

La motonave "China", de 9.000 toneladas de registro, que fue construida hace quince años (primitivamente era un buque de nacionalidad española denominado "Marcosa I"), no reúne las condiciones mínimas de seguridad para la navegación, según el inspector de la Federación Internacional de Transportes, Eduardo López, quien ha trasladado la denuncia a las autoridades marítimas españolas.

Los 14 marineros chilenos quieren obtener la liquidación de los salarios que les adeuda la empresa armadora —cuyo representante legal, el inglés H. B. Dumm, está en Cádiz—, así como el regreso a su país de origen. La cantidad que se les adeuda, aseguran, asciende a 65.000 dólares, unos 9.750.000 pesetas.

EFE

Pescador herido en incidente con patrulleras canadienses

San Sebastián, 19.—El marino español Félix Blanco resultó herido en un incidente ocurrido entre dos barcos bacaladeros españoles y dos patrulleras canadienses, en circunstancias desconocidas, informó el programa radiofónico "Onda Pesquera".

El incidente tuvo lugar a 202 millas de las costas de Canadá, en aguas internacionales, cuando las patrulleras "Cabo Race" y "Terranova" intentaron detener a la pareja de bacaladeros de Pasajes "Terra" y "Nova".

Inspectores pesqueros canadienses subieron a los barcos españoles, que se negaron a recibir instrucciones de los canadienses, aduciendo que estaban en aguas internacionales.

Los comandantes de los patrulleros acusaron a los pescadores españoles de intentar secuestrar a los inspectores y éstos volvieron a las patrulleras tras varios incidentes.

El herido fue recogido por el pesquero español "Pescafria", que lo lleva al puerto de Saint Pierre, en Canadá, mientras el "Terra" y "Nova" regresan a Pasajes.

Irlanda

Incumplieron normas sobre tripulación

San Sebastián, 22.—Las autoridades irlandesas impusieron multas por un total de 80 millones de pesetas a los pesqueros españoles "Navegante Magallanes" e "Itxita", que faenan bajo pabellón británico en aguas de la CEE, informó "Onda Pesquera".

El motivo de las sanciones es el incumplimiento de la norma comunitaria que exige que el 75 por 100 de las tripulaciones de los barcos con pabellón de países del Mercado Común que faenen en sus aguas deben tener nacionalidad de estos mismos países.

Los pesqueros españoles, que tienen su base en el puerto de La Coruña, fueron detenidos a 50 millas de la costa irlandesa y conducidos a los puertos de Galway y Castletown, respectivamente.

DOS PESQUEROS DETENIDOS

San Sebastián, 21.—Los pesqueros españoles "Martimuno" y "Monte Varganza", que se encuentran detenidos en el puerto irlandés de Galway acusados de faenar sin licencia, tendrán que depositar un total de 44 millones de pesetas de fianza para ser puestos en libertad, informó "Onda Pesquera".

EFE

Crónica Nacional

El Consejo de Ministros lo ha remitido a las Cortes

Aprobado el proyecto de Ley de Cultivos Marinos

Madrid, 14.—El Consejo de Ministros celebrado el día 13 de octubre acordó remitir a las Cortes Generales el proyecto de Ley de Cultivos Marinos. Su contenido viene a cubrir una importante área de este sector, que venía siendo regulada por la Ley de Ordenación Marisquera de 1969, pensada para unos momentos en los que el cultivo de moluscos, como el mejillón, había alcanzado importantes cotas, consiguiendo España situarse a la cabeza de la producción mundial.

El fin primordial de la Ley se dirige hacia varios frentes. Se trata, en primer término, de cubrir en las costas españolas una producción de pescados que venga a paliar en parte las importaciones que se realizan en la actualidad para satisfacer las necesidades del mercado español y que en definitiva no va a hacer otra cosa que beneficiar nuestra balanza comercial.

Con esta Ley sería posible alcanzar una producción equivalente a unas 600.000 toneladas, cifra importante ya que viene a representar la cuarta parte del consumo nacional por año.

Nuestras costas alcanzan una extensión territorial de 7.900 kilómetros, lo que puede permitir a las distintas comunidades autónomas la recomendación para la instalación de plantas productoras en aquellas zonas por ellos delimitadas y que se dedicarán en exclusiva a los cultivos marinos. Debido a las excelentes condiciones de salinidad de nuestras aguas, a su riqueza por lo que al plancton se refiere, así como por la temperaturas medias que se registran en nuestras zonas del litoral, los cultivos marinos presentan un futuro realmente óptimo.

La potenciación de los cultivos marinos traerá consigo el incremento del número de puestos de trabajo en

el sector y en el que tendrá cabida todo el personal excedente y que procesa de los futuros planes en la reestructuración del sector pesquero. En la actualidad, más de 60.000 personas están dedicadas a los cultivos marinos. La nueva Ley permitirá que esta cifra de empleos pueda duplicarse.

En el caso de los moluscos, España ocupa un lugar dominante con respecto a los demás países. Galicia es el claro ejemplo en la cría y reproducción de los moluscos.

En la actualidad, España cuenta con varias plantas de producción de alevines, que se encuentran aún en fase de experimentación, como pueden ser, por ejemplo, la que el Centro Superior de Investigaciones Científicas tiene instalada en Castellón, o la del Instituto Español de Oceanografía en el Mar Menor, sin olvidarnos de las de Canarias y, por supuesto, Vigo, que se halla en construcción, en el mismo edificio que alberga el Instituto Español de Oceanografía.

Otro de los factores que hay que tener en cuenta en esta industria es la no competitividad con la pesca tradicional. No podemos dejar de decir, por supuesto, que estas industrias pesqueras no son en absoluto contaminantes y que tanto su estructura como ubicación no podrán llegar

jamás a perjudicar a lugares turísticos.

La Ley regula todas las condiciones y características de esta actividad, comenzando por definir los conceptos propios del sector, tras haber consultado a científicos y técnicos. Estos conceptos van desde el término "cultivo marino" hasta cualquier fase del proceso de comercialización e industria como, por ejemplo, "puesta, preengorde, repoblación marina, etcétera, así como los posibles tipos de instalaciones: banco cultivado, parque de cultivo, vivero, criadero, granja marina".

La Ley señala la necesidad de autorización del organismo competente de la Administración para instalar cualquier tipo de establecimiento de cultivos marinos. Esta concesión, si se hace en bienes de dominio público, será por un periodo no superior a diez años, con prórrogas similares hasta un máximo de noventa y nueve años.

Las Cofradías de Pescadores y Cooperativas tendrán prioridad para la concesión de este tipo de instalaciones. Por otra parte, se señala que las comunidades autónomas podrán declarar de interés para los cultivos marinos franjas de su litoral, mientras que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá proponer al Gobierno la declaración de industrias de interés preferente.

De cara a posibles planes nacionales de cultivos marinos y de repoblación, contemplados en la Ley, se prevé una coordinación permanente entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las distintas comunidades autónomas, para lo cual se crearía en la Secretaría General de Pesca Marítima una junta nacional asesora de cultivos marinos. ■

Armadores piden una Ley de Pesca

Vigo, 5.—El presidente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del puerto de Vigo, Agapito Prado López, ha manifestado que es urgente la necesidad de que la Administración central arbitre una Ley de Pesca.

Esta Ley, en opinión de Agapito Prado, deberá permitir el acceso al mercado español solamente de aquellos países que dejan faenar a nuestra flota en sus aguas, y que proteja, con los consiguientes aranceles, las campañas de los armadores españoles.

En sus manifestaciones, Prado López subrayó que "sin política comercial, no hay política pesquera", y anadió: "Es imposible controlar y llevar a efecto una política pesquera si no se controla también la política comercial".

La cooperativa que preside Agapito Prado agrupa a varias asociaciones de armadores de ámbito nacional, gallego y provincial. "Los armadores aseguran —dijo Prado López— que a partir de la ampliación de las 200 millas en 1977, España pasó de una situación equilibrada a otra en la que el déficit entre importaciones y exportaciones ronda en la actualidad las 150.000 toneladas y los 31.000 millones de pesetas". ■

EFE

SEGURIDAD EN EL MAR

Madrid, 30.—Una Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, sobre normas complementarias de aplicación al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar de 1974 y su protocolo será sólo publicada por el "B. O. E.". ■

EFF

España e India firmarán un acuerdo de pesca

Madrid, 10.—España e India firmarán un acuerdo de pesca antes de que acabe el año, según un compromiso adquirido por ambos países en acta suscrita recientemente y que EFE ha conocido.

Con este compromiso concluye el periodo de consultas reciprocas entre responsables de pesca y representantes del sector pesquero de ambos países que se han desarrollado a lo largo del último año.

El acta firmada durante la estancia en la India del subdirector general de Relaciones Pesqueras (zona Sur), Miguel Ángel Fernández-Mazarambroz, prevé para la flota española un plan especial de pesca en la modalidad de "caharteo" o licencias de pesca en número abierto.

El acuerdo, primero que se firma entre ambos países, ampliará las posibilidades de captura de los arrastreros y atuneros españoles. ■

EFE

Cooperación pesquera España-Madagascar

Madrid, 4.—Responsables de pesca de España y Madagascar firmaron un documento de cooperación pesquera previo a un acuerdo que ambos Gobiernos suscribirán en breve, informaron a EFE fuentes de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Como consecuencia de este documento, firmado por el secretario general de Pesca, Miguel Oliver, y el ministro malgache de Ganadería, Pescas y Bosques, Joseph Randrianasolo, se iniciarán de inmediato unas campañas de prospección comercial realizadas por pequeños pescadores españoles en el campo de los crustáceos de fondo y de los túnidos, a fin de conocer las posibilidades económicas de la pesquería en aquel país.

El Centro Nacional de Investigaciones Oceanográficas de Madagascar y el Instituto Español de Oceanografía entrarán en contacto para estudiar conjuntamente los recursos marinos de las costas malgaches.

El ministro Randrianasolo, que ha permanecido en España cinco días, ha realizado visitas a los puertos de Huelva y Bermeo y ha mantenido conversaciones con representantes de los marisceros y atuneros españoles.

El interés español en lograr un acuerdo con Madagascar estriba en que estas aguas, junto con las de India y las de las islas Seychelles, forman un "pasillo" que cubre totalmente el ciclo migratorio por el que se caracteriza la pesca de los túnidos. ■

EFE

(Sigue CRÓNICA NACIONAL en pag. 33)

Algo más que un viaje de placer

CRUCEROS TURISTICOS: NUEVOS BARCOS, NUEVAS FORMULAS

Todos hemos soñado alguna vez hacer un crucero. La idea de vernos aislados de nuestro hábitat para sumergirnos en el mundo de confort, bienestar y relax que nos ofrece un buque de cruceros y visitar lejanos puertos de exóticos países son argumentos suficientemente tentadores como para tener la esperanza de vivir alguna vez en la vida tal situación.

Los fiordos noruegos a bordo del lujoso "Vistafjord", un auténtico "cinco estrellas" sobre el mar, de 24.292 TRB y 830 pasajeros de capacidad. Otro antiguo "gáigo del Atlántico" que, aunque botado en 1973, abandonó al poco tiempo de su puesta en servicio la línea regular entre Noruega y Nueva York, para ser dedicado exclusivamente a viajes turísticos.



NORWEGIAN AMERICAN CRUISES

PACO DIAZ

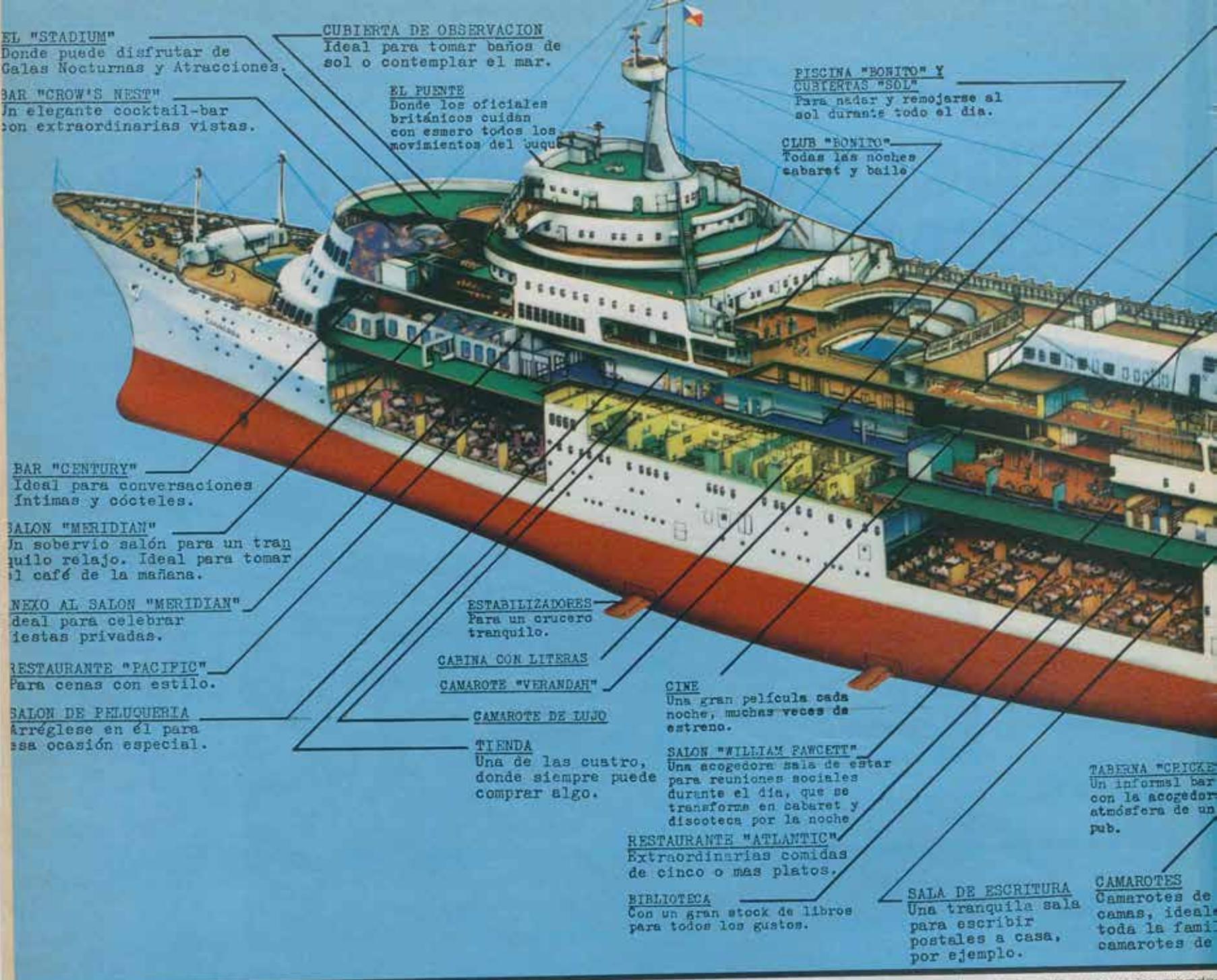
En España, debido al bajo promedio del poder adquisitivo del ciudadano español con respecto al de los demás países europeos, todavía no proliferan los operadores de

este interesante mercado turístico. Sin embargo, existen armadoras extranjeras que programan anualmente cruceros, la mayoría de corta duración y normalmente con salida desde el puerto de Bar-

celona para visitar distintos puertos del Mediterráneo, a unos precios verdaderamente populares, si tenemos en cuenta la creencia que a primera vista nos invade al pensar lo caro que puede resultar

un viaje de este tipo. Así, por unas 50.000 pesetas, uno puede pasarse una semana a bordo de un transatlántico debidamente acondicionado para esta clase de

(Sigue en la página 17)



En la parte superior del grabado, a la derecha, uno de los lujosos camarotes del "Canberra" en las cubiertas superiores, con dormitorio, salón y servicios privados.

El "Canberra" es, sin duda, el transatlántico inglés más popular en los principales puertos turísticos españoles. Botado en 1960, realizó la ruta entre Inglaterra y Australia hasta 1973, en que fue dedicado exclusivamente al turismo hasta la actualidad. Tiene un registro de 44.807 toneladas brutas, 249,9 metros de eslora, 31,1 de manga y espacio para 1.750 turistas y 800 tripulantes. Durante 1983 realizó 21 escalas en puertos españoles, repartidas de la siguiente forma: Palma y Málaga (5), Tenerife y Vigo (3), Las Palmas (2) y Barcelona, Ibiza y Rosas (1).

En la parte superior del



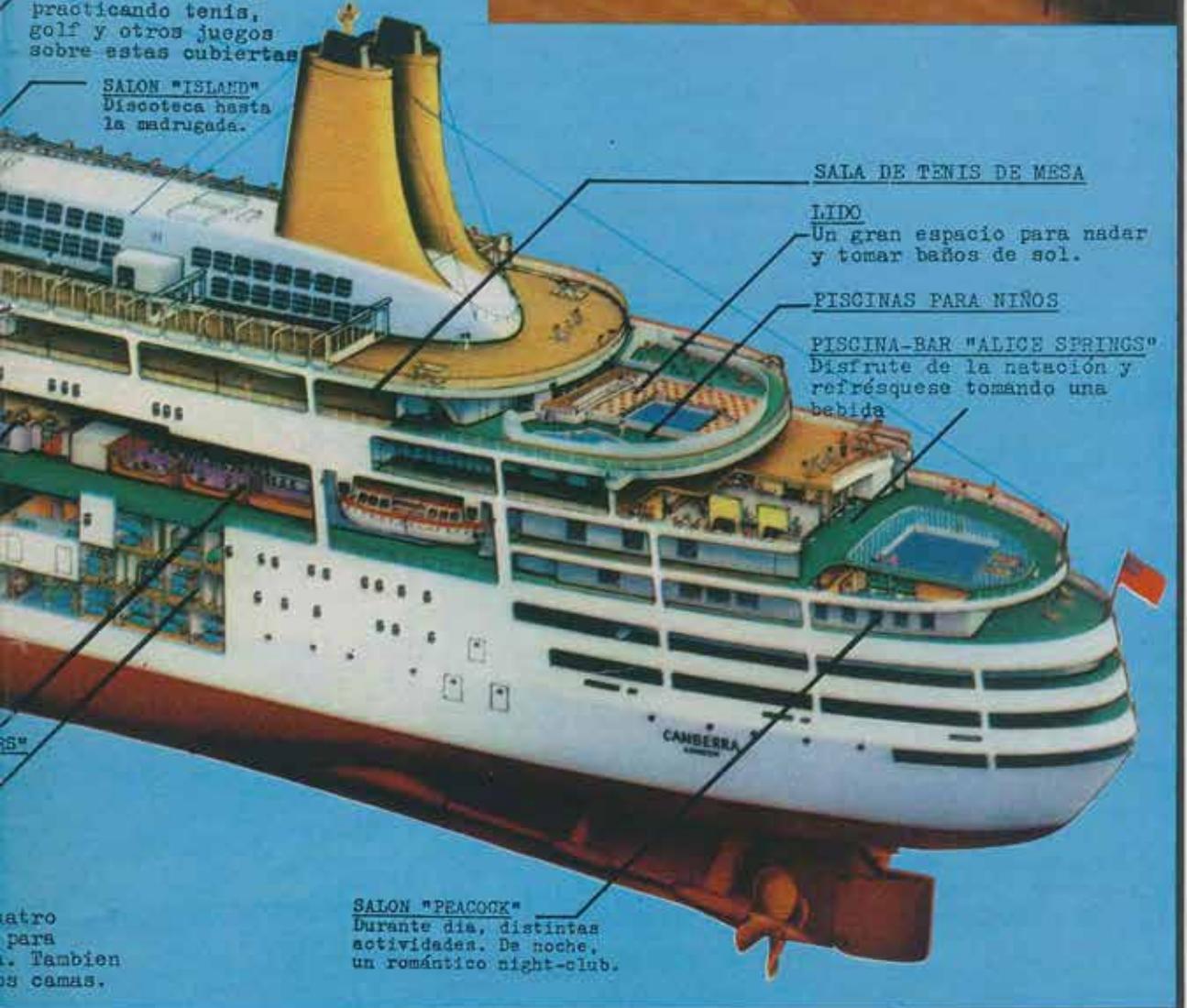
PACO DÍAZ

CENTRO DE INFORMACIÓN
Considerelo como su Recepción de Hotel, Banco, Oficina de venta de Excursiones en Tierra y Centro de Información.

SALÓN DE JUEGOS PARA NIÑOS
Excitantes juguetes y juegos supervisados por Puericultores durante nueve horas al día.

CUBIERTA DE JUEGOS
Pruebe su destreza practicando tenis, golf y otros juegos sobre estas cubiertas.

SALÓN "ISLAND"
Discoteca hasta la madrugada.



Otros buques crucero llevan además un balcón exterior

PENINSULAR & ORIENTAL

PENINSULAR & ORIENTAL
A la derecha, cubierta superior del "Canberra", donde se pueden apreciar la piscina "Bonito", las cubiertas "Sol" y, al fondo, las cubiertas de juegos.



CRUCEROS TURÍSTICOS

(Viene de la página 15)

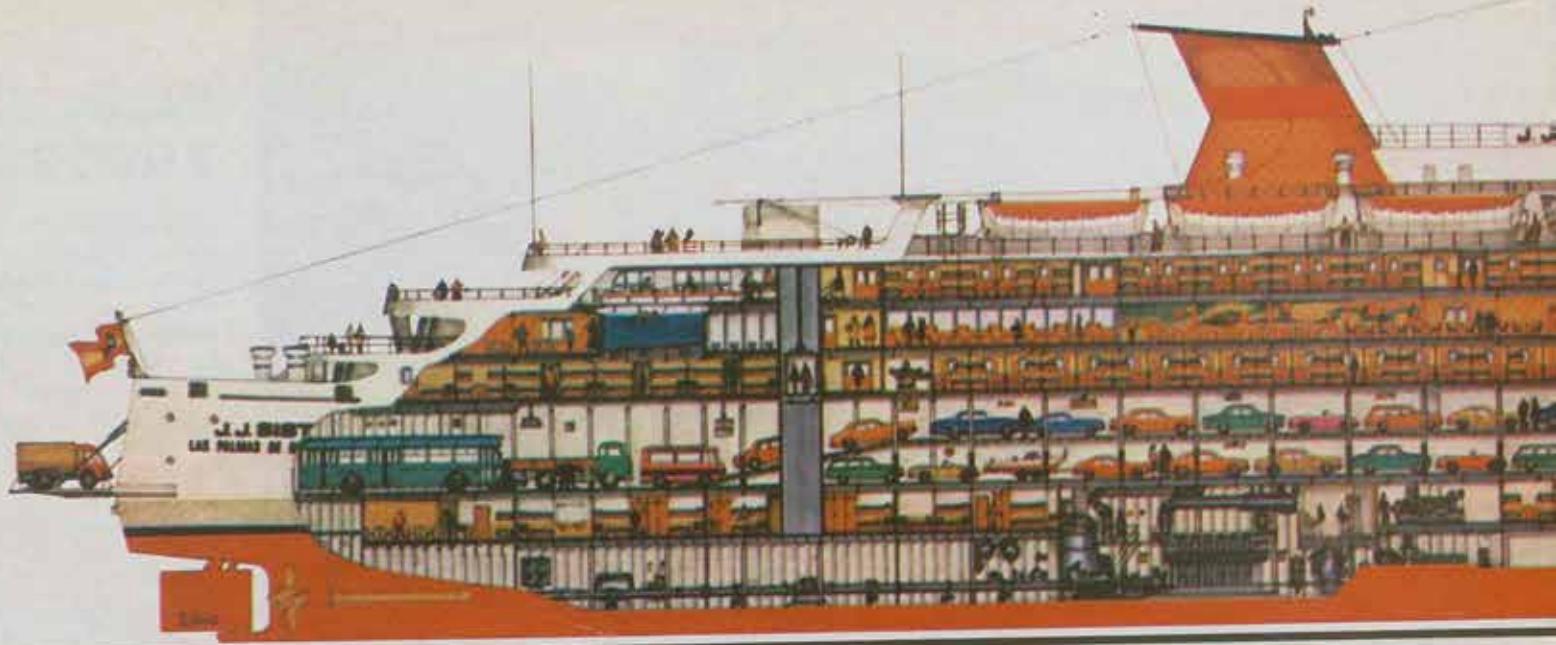
viajes, visitando cuatro o cinco puertos del Mediterráneo occidental como pueden ser Palma de Mallorca, Túnez, Palermo, Nápoles y Génova.

En este sentido, quien se lleva la palma en cuanto a precios populares es la compañía holandesa Vacation Liners, que con su buque "Vacationer", un antiguo portacontenedores de 3.000 toneladas de registro y 170 plazas de capacidad para pasaje, ofrece la posibilidad para, desde Málaga, visitar Gibraltar, Portimão (Sur de Portugal), Sevilla y Tánger durante una semana, con tan sólo sesenta horas de navegación, dada la proximidad geográfica entre los distintos puertos. Este crucero se está vendiendo en Gran Bretaña a algo menos de 50.000 pesetas; realmente barato, máxime si tenemos en cuenta que en este precio está incluido el traslado en avión tanto hacia Málaga para iniciar el crucero, como de regreso a Inglaterra. En España tenemos la posibilidad de realizar este mismo crucero por 41.900 pesetas.

Igualmente existe un amplio abanico de opciones para realizar cruceros desde nuestro país a los lejanos y exóticos lugares de los que hablábamos al principio, en grandes y lujosas naves diseñadas exclusivamente para cruceros, con toda clase de lujos y detalles a bordo, que proporcionan al turista más exigente el máximo bienestar. Caribe, Sudamérica, África y Lejano Oriente suelen ser los lugares de escala de estos palacios flotantes. ¿Los precios? Desde unas 210.000 pesetas visitando paradisiacas islas caribeñas durante siete días, incluyendo traslados en avión desde España, hasta los tres millones que puede costar un viaje alrededor del mundo por espacio de tres meses, visitando 22 puertos de los cinco continentes en lujoso camarote con balcón particular.

En cuanto a alicientes turísticos, vivimos en un país cuyo litoral es punto de visita obligada de los "cruise-operators" europeos. España sigue siendo uno de los países más visitados por el turista europeo y esto es tenido muy en cuenta por las armadoras a la hora de programar las escalas de sus buques. Las islas Canarias reciben anualmente a decenas de miles de visitantes por vía marítima, en cruceros, y lo mismo podemos decir de los puertos mediterráneos de Palma, Barcelona,

(Sigue en la página siguiente)



CRUCEROS TURÍSTICOS

(Viene de la página anterior)

Alicante y Málaga; Vigo y La Coruña en el litoral Atlántico, y Santander en el Cantábrico, sólo por citar los más importantes. Alemanes, franceses, italianos, norteamericanos y sobre todo británicos suelen ser los que en mayor número nos visitan. Actualmente hay algo más de 60 armadoras con buques crucero, que mantienen en este servicio a 167 naves repartidas por todo el mundo.

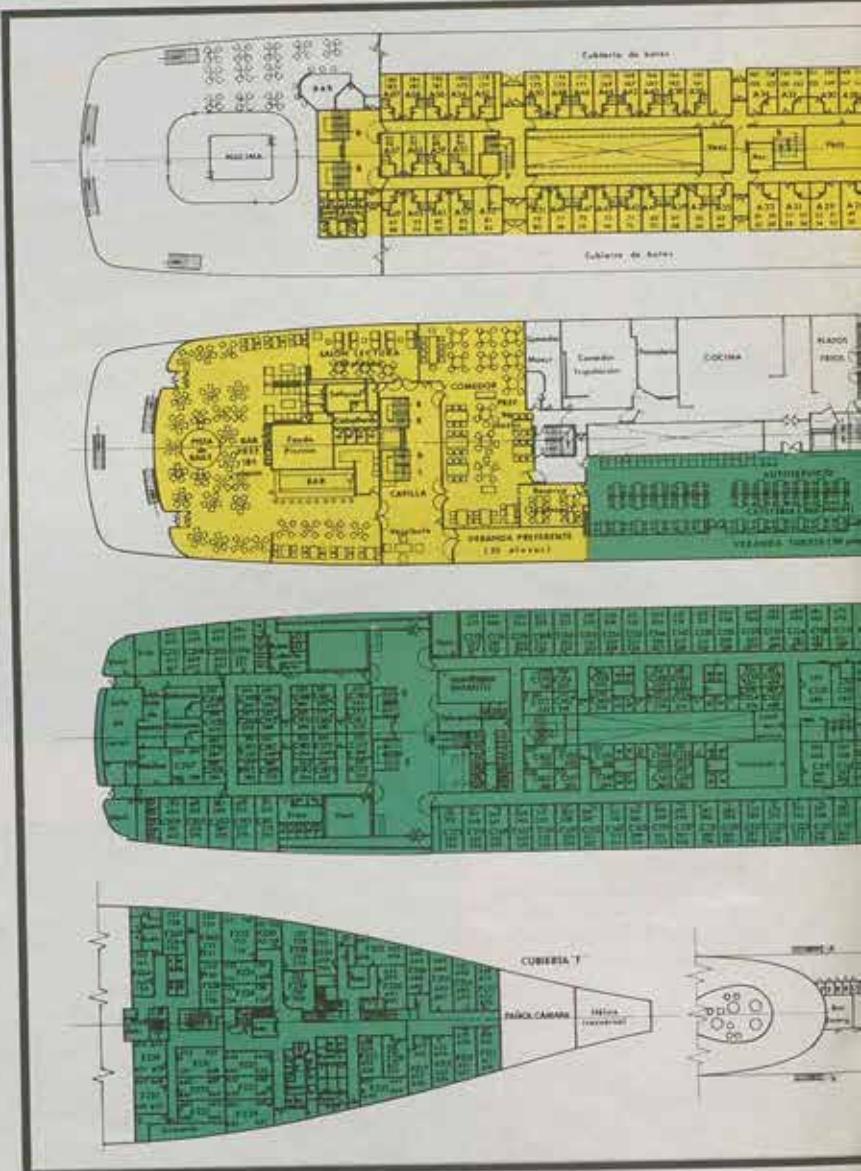
Es tal la competencia que existe en países con elevados porcentajes de personas que pasan sus vacaciones haciendo cruceros, que se desatan auténticas batallas publicitarias como la que se está produciendo en Gran Bretaña, en donde operan distintas armadoras nacionales y extranjeras, alejando a los futuros cruceristas a que utilicen "barcos nacionales" para sus vacaciones. En este sentido, los competidores principales son los barcos rusos, que con su flota de modernos y funcionales buques de entre 5.000 y 20.000 toneladas con tripulación enteramente soviética, logran precios hasta un 25 por 100 más baratos que un barco británico para un mismo crucero.

NUEVAS CONSTRUCCIONES

La crisis energética desatada a mitad de los años setenta obligó a muchas armadoras a prescindir de sus vetustas naves que antaño eran utilizadas para el transporte de emigrantes y a construir otras

con diseño apropiado para los viajes turísticos, de menor tripulación y motores más refinados y modernos, que a velocidades normales consiguieran un ahorro importante de combustible con respecto a sus antecesores. Esto, unido a la creciente demanda de pasajes para hacer cruceros, está obligando a distintas armadoras a realizar pedidos de nuevos y lujosos transatlánticos, como en el caso de la Peninsular and Oriental Steam Company, de Londres, que en 1982 cursó la orden de construcción a los astilleros finlandeses Wärtsilä, de un gran buque para cruceros, de 40.000 toneladas de registro, 250 metros de eslora y 1.200 pasajeros de capacidad. Este encargo va a suponer a la Peninsular and Oriental el desembolso de unos 23.000 millones de pesetas, lo que ha levantado una serie de polémicas a nivel de Parlamento, dado el gran desembolso que se va a realizar a un país extranjero. Este buque entrará en servicio a finales de 1984 y operará, preferentemente, en la costa Oeste de Estados Unidos, Canadá y Alaska, formando parte de la flota que la P. and O. mantiene en servicio de cara al mercado turístico USA. Entre estos buques se encuentra el "Pacific Princess", popularmente conocido gracias a la serie de TV "Vacaciones en el mar". Y ya que hablamos de este telefilm, digamos que gracias a él, en EE.UU. se ha duplicado el número de cruceristas en los últimos años, siendo esta serie televisiva el principal argumento propagandístico de su armadora.

El nuevo "Princess", que según acaba de anunciar la P. and O. se llamará "Royal Princess", tendrá como mayor novedad el que sus ventanas exteriores serán de forma cuadrada o cuadrangular y que contará con 152 camarotes



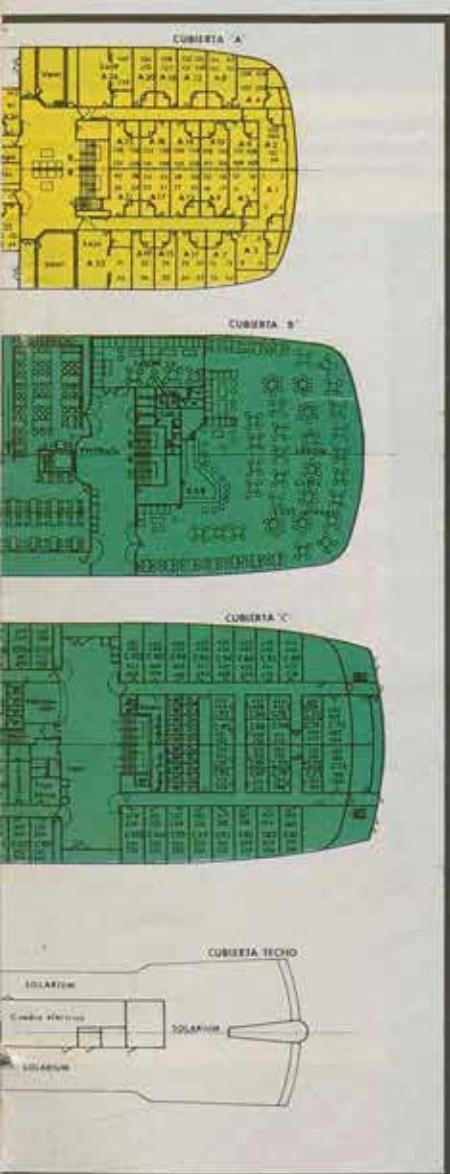
Acomodación de las cubiertas de los ferrys "Ti-Borón", de la Trasmediterránea, de acuerdo con la siguiente distribución:

CLASE PREFERENTE Cubierta A

	Plazas
16 Camarotes exteriores, con aseo, a 4 plazas	64
12 Camarotes interiores con aseo, a 4 plazas	48
	186
CLASE TURISTA Cubierta C	
2 Camarotes lujo, exteriores, con cama, salón, cuarto de baño y TV, a 2 plazas	4
31 Camarotes exteriores, con aseo, a 2 plazas	62
4 Camarotes interiores, con aseo, a 2 plazas	8
1 Camarote interior, con aseo, a 3 plazas	3



Ferrys de la serie "Tiburón", "J. J. Sister" y "Manuel Soto", de la compañía Trasmediterránea. Sus características técnicas son las siguientes: eslora, 140,82 metros; manga, 22,51; puntal, 13,21; desplazamiento, 10.200 toneladas; potencia motores, 28.800 HP; velocidad, 23 nudos; pasaje cámara, 743 plazas; pasaje butacas, 232 plazas; garaje, 250 vehículos. Dice el folleto publicitario de la compañía: "Los buques serie 'Tiburón' son unos espléndidos hoteles flotantes... que permiten a sus 743 pasajeros empezar a disfrutar antes de sus vacaciones, ya que las inician desde su llegada al buque, que está dotado de piscina, restaurante a la carta, cafetería, autoservicio para comidas rápidas, bares, salones de juego y lectura, pista de baile, cine, televisión (directa y en circuito cerrado), tiendas, salas de juego, aire acondicionado en todas sus dependencias, ascensores... y la posibilidad de viajar con su coche perfectamente transportado en un garaje capaz para 250 vehículos".



	Plazas
65 Camarotes interiores, sin aseo, a 2 plazas	130
68 Camarotes exteriores, sin aseo, a 4 plazas	272
5 Camarotes interiores, sin aseo, a 4 plazas	20
	429

Cubierta F.

32 Camarotes interiores, sin aseo, a 4 plazas	128
Cabida total Clase Preferente	186
Cabida total Clase Turista	557



Escenas como ésta son repetidas en los principales puertos turísticos del litoral español. De izquierda a derecha, el alemán "Astor", de 18.200 TRB; el griego "Jason", de 3.719, y el singapureño "Regina Maris", de 5.813, coincidiendo en el puerto de Vigo con cientos de turistas de diversos países europeos.

PACO DIAZ

de lujo con balcón particular.

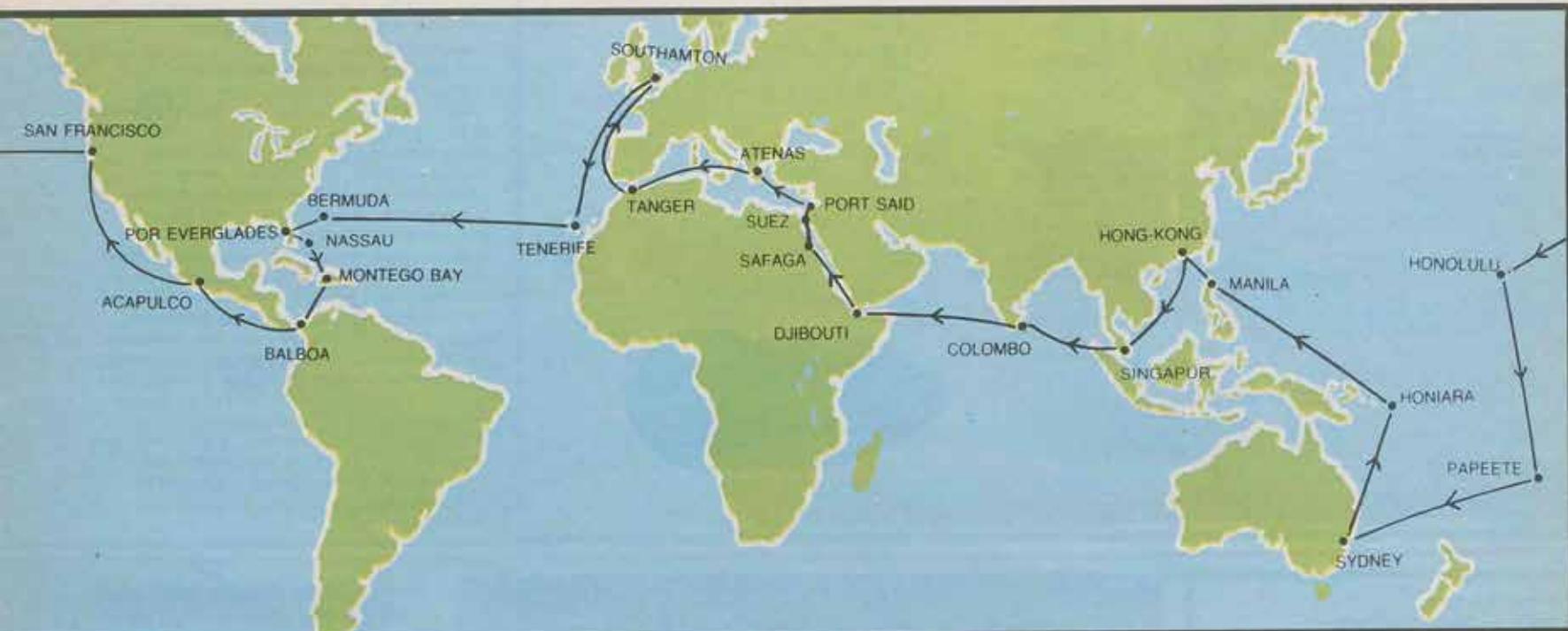
Asimismo, del citado astillero finlandés, que es el número uno a nivel mundial en la construcción de buques crucero, han salido en los últimos años buques como el "Song of America", de 37.000 TRB y 1.300 pasajeros de capacidad, perteneciente a la Royal Caribbean Cruise Lines, de Noruega, que fue botado en 1982. Este buque, por su diseño, está considerado como uno de los más bellos del mundo.

RECORD DE ENCARGOS

La presente década contempla una gran revitalización de encargos para la construcción de este tipo de buques. Mientras que entre 1970 y 1975 se construyeron 25 nuevos buques, la crisis energética motivó que entre 1975 y 1979 solamente se construyeran nueve. Sin embargo, desde 1980 se viene desarrollando una "dramática" revitalización del sector, con un auténtico record de encargos. Sólo los astilleros franceses tienen en construcción o, en su caso, acaban de entregar, cinco nuevos buques crucero, entre los que están el "Atlantic" y el "Scandinavia". Este último es tipo ferry, de manera que ofrece la posibilidad de que los turistas lleven sus propios vehículos a bordo y los utilicen para visitar los puertos de escala. Tiene 20.000 TRB y el costo de su construcción rondó los 15.000 millones de pesetas. Igualmente, de astilleros franceses saldrán los holandeses "Nieuw Amsterdam" (éste, entregado en julio último) y "Noordam", de 32.000 TRB, 1.360 pasajeros de capacidad y 21.000 millones de pesetas de costo cada uno.

Otro país que está tomando las

(Sigue en la página 21)



Itinerario que, a partir del 10 de enero de 1984, recorrerá hasta el 10 de abril del mismo año el transatlántico inglés "Sea Princess", (derecha), de 27.670 TRB entre Suecia y Nueva York, hasta que fue retirado de la misma, adquiriéndolo la Peninsular y Oriental en 1979, que invirtió cerca de 2.000 millones de pesetas en su construcción. La nave ha pasado por Málaga, Ciudadela, Barcelona, Vigo, Alicante, Cádiz, Tenerife e Ibiza. Aquí las imágenes de su construcción.

Mientras que en una de las fotografías veremos el ensamblaje de la sección prefabricada de 27.72 metros que se lleva a cabo en el noruego "Royal Viking Sky", en la otra podremos ver al barco ya alargado con su nuevo registro bruto de 29.000 toneladas, 205.46 metros de eslora y 820 pasajeros de capacidad. Un brillante "sky" (cielo) para la Royal Viking Line.



ARCHIVO/SHIPS MONTHLY



El elegante "Eugenio C." (foto de la derecha), de bandera italiana, 30.567 TRB y 217.4 metros de eslora, fue botado en 1964 para cubrir la ruta transatlántica entre Génova y Buenos Aires, vía Cannes, Barcelona, Lisboa, Río de Janeiro, Santos y Montevideo. Sin embargo, los cruceros turísticos son actualmente su razón de ser. Abajo, el veterano "Columbus C." (ex "Kungsholm" y ex "Europa") fue botado en 1953. Tiene 21.514 TRB y 182.9 m. de eslora. Es uno de los barcos más veteranos que todavía se dedica al turismo, tras haber surcado su quilla todos los mares del mundo, primero como buque de línea regular en la ruta del Atlántico Norte y luego como buque-crucero.

CRUCEROS TURÍSTICOS

(Viene de la página 19)

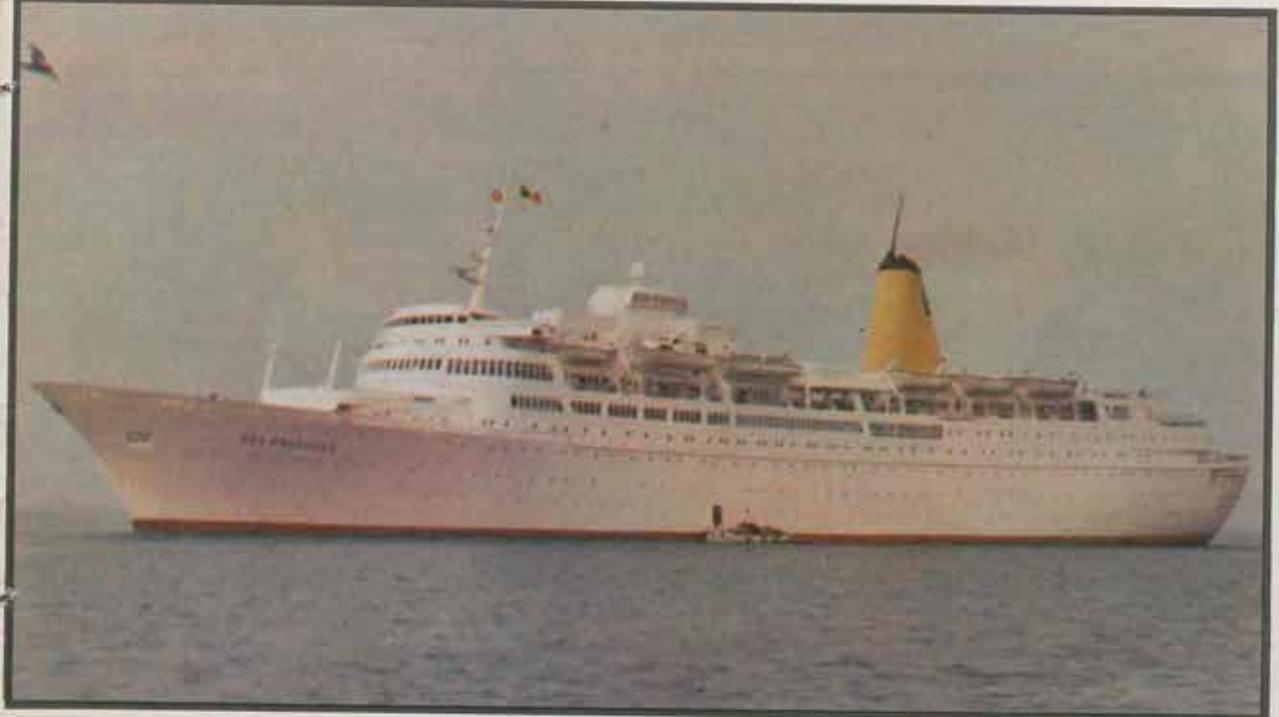
riendas en este tipo de construcción naval es Alemania, de cuyos astilleros de Bremen y Hamburgo han salido en 1981 los elegantes "Astor" y "Europa", de 18.861 y 33.800 TRB. Este último, a pesar de sus grandes dimensiones, sólo puede acoger 600 pasajeros, motivado por la amplitud de la mayoría de sus camarotes, alguno de los cuales son auténticos apartamentos, y a los amplios y confortables salones públicos.

En España, dentro de las lógicas limitaciones que en este campo tiene nuestro país, se llevó a cabo la construcción de dos modernos y polivalentes ferrys de 9.120 TRB, botados en 1974 y 1975, con los nombres de "J. J. Sister" y "Manuel Soto", pertenecientes a la Cia. Trasmediterránea, que alternan sus viajes de línea regular entre las islas Canarias y puertos del Sur y Levante peninsular, con pequeños cruceros, cuyos puertos de escala, además de los anteriormente indicados, suelen ser los del Norte de África e Italia.

LAS "VIEJAS GLORIAS"

De todas formas, a pesar de este alarde de construcción de buques crucero de los últimos años y del presente, todavía quedan en servicio muchos "veteranos" que fueron rescatados del soplete del desguace para ser dedicados al turismo, no sin antes haber sufrido profundas transformaciones al ser acondicionados para tal fin. El mayor exponente en este sentido lo marca el otrora famoso "France", orgullo de la Francia del general De Gaulle, que, botado en 1960, cuando comenzaba a languidecer la era de los "galgos del Atlántico", fue retirado de servicio en 1974 al no poder escapar de la criba a que fueron sometidos los ya legendarios transatlánticos de línea regular. El buque, de 66.348 toneladas de registro bruto y 313,5 metros de eslora, fue adquirido en junio de 1979 por la Norwegian Caribbean Cruises en algo menos de 3.000 millones de pesetas. Todo un saldo. Fue sometido a una profunda reconversión, interior sobre todo, en astilleros de Bremerhaven (Alemania Federal) por espacio de treinta y seis semanas,

(Sigue en la página siguiente)



201 metros de eslora. Botado en 1965 con el nombre de "Kungsholm", de la Swedish-America Line, servía la línea regular y reconvierte como buque de cruceros. Durante 1983 visitó en distintos cruceros los puertos españoles de Palma, Málaga y Vigo.

PACO DIAZ



PACO DIAZ



CRUCEROS TURÍSTICOS

(Viene de la página anterior)

durante las cuales se invirtieron un millón de horas de trabajo y unos 6.800 millones de pesetas. El buque fue rebautizado con el nombre de "Norway" y está destinado en el Caribe, con Miami como puerto base, para su explotación de cara al mercado turístico norteamericano. Como novedad, digamos que lleva a bordo dos transbordadores de 35 TRB con capacidad para 400 personas cada uno, acomodadas en un considerable espacio lleno de confort. Se llaman "Little Norway 1" y "Little Norway 2" (Pequeña Noruega 1 y 2) y son utilizados para transportar a los turistas a pequeñas y paradisíacas islas del Caribe, a donde el "Norway" no puede acceder por sus grandes proporciones. Tiene el "Norway" 70.000 TRB y es en la actualidad el mayor buque de pasaje del mundo, pudiendo llevar hasta 2.200 turistas y 800 tripulantes.

La lista de estos veteranos transatlánticos acondicionados para el turismo sería muy larga de enumerar, por lo que por citar los más conocidos en el litoral español, recordaremos a los italianos "Enrico C" (ex "Provençal"), de 13.607 TRB, botado en 1950, y "Ausonia", de 11.879 TRB y botado en 1956. El panameño "The Victoria" (ex "Dunnottar Castle" y ex "Victoria"), de 14.917 TRB, del grupo Chandris, de Grecia, fue botado en 1936 y en su dilatada historia por todos los mares del mundo participó como transporte de tropas en la segunda guerra mundial, cuando por entonces enarbola pabellón británico, al ser requisado por el Gobierno de su país. El también panameño "Columbus C" (ex "Kungsholm" y ex "Europa"), de 21.514 TRB perteneciente al grupo italiano Línea C, fue botado en 1952 y todavía conserva su aspecto exterior original, con sus mástiles, que le confieren la personalidad de los transatlánticos de su época. Asimismo, los elegantes "Enrico" y "Federico C", también italianos.

Los ingleses "Canberra" y "Queen Elizabeth 2", de 44.807 y 65.863 TRB, son mucho más modernos, pero tampoco fueron ideados netamente para el fin tu-



PACO DIAZ

El auge tomado por los cruceros turísticos en Alemania se debe en gran parte a este modernísimo buque. Se trata del "Europa", de 33.819 TRB, botado a finales de 1981. Para impulsar la demanda de pasajes-cruero, su armadora, la Hapag-Lloyd, reprodujo un lujoso camarote sobre un chasis con ruedas que fue exhibido en 41 ciudades de Alemania Federal y países vecinos, siendo visitado por 35.000 personas. Se había previsto que durante 1982 la capacidad por término medio en los 25 cruceros a realizar fuese del 76 por 100. Esta previsión fue ampliamente rebasada, llegando al 90 por 100. De los 13.700 turistas que viajaron a bordo del "Europa" en 1982 (lo cual supuso a la Hapag-Lloyd una facturación de 90 millones de marcos, unos 500 millones de pesetas), el 60 por 100 hacía un crucero por primera vez en su vida. En los 25 cruceros realizados en dicho año cubrió 85.000 millas o 158.000 km., equivalentes a cuatro veces el perímetro de la Tierra, consumiendo 18.000 toneladas de combustible tipo fuel-oil. Durante este tiempo, en sus lujosos restaurantes y bares fueron servidos, por poner un ejemplo, 19.600 kg. de salchichas, 720.000 huevos y 170.000 botellas de cerveza.



ARCHIVO

Este es el impresionante "Norway" (ex "France"), de 70.202 TRB, 313,5 metros de eslora, 33,7 de manga y 2.400 pasajeros de capacidad. Es en la actualidad el mayor buque de pasaje del mundo y su destino como buque de cruceros es el Caribe, teniendo a Miami como puerto base. Pertece a la Norwegian Caribbean Line, de Noruega, que lo adquirió en 1979 por el irrisorio precio de 3.000 millones de pesetas a la Cie. General Transatlantique francesa que lo había botado en 1960 y tuvo que amarrarlo en el puerto de El Havre en 1974 ante las cuantiosas pérdidas que originaba su mantenimiento, con plante de su tripulación incluido, cuando se disponía a tomar atraque en su último viaje de regreso a Francia. La tripulación, viendo el riesgo que corrían sus puestos de trabajo, se encerró en el buque, no pudiendo éste atracar y teniendo que ser retirados los cientos de pasajeros que tenía a bordo en los botes salvavidas. Días después, cuando el ánimo de los huelguistas había decaído, el "France" fue atracado y posteriormente amarrado hasta que casi cinco años después fue comprado por la naviera noruega antes citada.

ristico, y si, en cambio, para los largos viajes de línea regular (sobre todo el primero) hacia Australia y Nueva York, respectivamente. El "QE-2", como popularmente se le conoce, aún viene alternando en la actualidad los cruceros con la línea regular, única solución para sacarle a este gran barco la máxima rentabilidad, dados los enormes costos de mantenimiento y pagos a sus 800 tripulantes que origina. Tanto el "Canberra" como el "QE-2" participaron en un "cruce" muy singular en la primavera de 1982, transportando una tropa de varios miles de militares hacia las islas Malvinas, cuando fueron requisados por el Almirantazgo británico con motivo del famoso conflicto bélico que enfrentó a Argentina con el Reino Unido.

OTRAS RECONVERSIONES

Pero lo que riza el rizo en cuanto a reconversiones de buques crucero, marcando un elevado exponente dentro de la construcción naval, es el alargamiento de los tres lujosísimos transatlánticos noruegos de la Royal Viking Line, "Royal Viking Sky", "Royal Viking Star" y "Royal Viking Sea". Para ello, los buques fueron cortados por la mitad, como si se tratase de partir una manzana en dos, para ensamblarles una sección prefabricada de 27,72 metros de largo, con lo que pasaron de las 21.891 TRB a las 29.000 y de los 580 turistas de capacidad a los 800. Estas espectaculares operaciones se realizaron en astilleros de Bremerhaven, en un verdadero alarde de ingeniería naval, en el corto espacio de once semanas invertidas para cada buque, con un costo de 25 millones de dólares (unos 3.800 millones de pesetas).

Todo esto evidencia que la demanda de pasajes turísticos sigue creciendo, lo cual permite abrigar grandes esperanzas de futuro a las distintas armadoras internacionales. En España, con el tiempo, es muy posible que también llegue el "boom" de los cruceros, que se está iniciando de una forma tímida desde hace unos pocos años. Cada día se está poniendo más al alcance del ciudadano medio, por lo que también en nuestro país el futuro en este sentido es bastante halagüeño.

Ponga un crucero en su vida. Sólo se vive una vez y a todos nos gustaría disfrutar de unas "vacaciones en el mar". ■

Licencias para faenar en Marruecos

Madrid, 4.—Representantes de la Administración pesquera española están entregando a los armadores cuyos barcos faenan en aguas marroquíes las licencias correspondientes al último trimestre de este año, informaron a Efe fuentes oficiales.

Hasta el día 1 de enero de 1984, la flota española, en sus distintas modalidades, estará autorizada a capturar un total de 129.772 toneladas, cuya distribución queda reflejada en el cuadro.

En este cuadro ya está reflejada la disminución del 5 por 100 respecto al volumen autorizado hasta

Norte Cabo Nour	Autorizado Tm.	Efectivo Tm.
Arrastre	30.875	29.617
Cerco anchoa	3.325	3.325
Sur Cabo Nour		
Cerco sardinales	7.171	6.479
Artesanales	6.175	6.175
Cefalóp. (fresco)	8.299	6.566
Cefalóp. (congelado)	58.201	46.016
Merluza	8.550	7.021
Total	129.772	112.345

el 31 de julio, según consta en el acuerdo de pesca que se ha firmado durante el mes de agosto por las autoridades marroquíes y españolas.

EFE

Armadores y pescadores alicantinos

No es rentable pescar en Marruecos

Alicante, 26 (Especial para "Hoja del Mar").—A la moderada satisfacción que flotaba en el sector pesquero alicantino han de unirse, transcurrido un breve periodo de reflexión, una serie de dudas que como en todo tratado internacional surgen al intentar aplicar el contenido del mismo. Esta intranquilidad se centra fundamentalmente en lo referente al pago de los cánones y licencias.

Armadores y pescadores manifiestan, con pesar, la imposibilidad de trabajar en las leoninas condiciones que establece el vigente acuerdo pesquero con Marruecos. Se dice que el aumento escalonado del 70 por 100 en cuatro años no es tal, pues se exige su pago por adelantado para poder faenar.

Los nuevos cánones que deberán ser pagados para estos cinco meses (agosto, septiembre y cuarto trimestre) son los siguientes:

Modalidad de Arrastreros mayores de 100 toneladas de registro bruto: agosto-septiembre, a 3.552 pesetas tonelada.

Cuarto trimestre, a 5.327 pesetas tonelada.

Arrastreros menores de 100 TRB. Agosto-septiembre, a 2.076 pesetas.

Las cantidades que deberán ser abonadas en concepto de licencias por aquellos armadores que no lo hayan hecho en trimestres anteriores son las siguientes:

De 50 a 100 TRB	20.000 pesetas por embarcación.
De 100 a 200 TRB	40.000 pesetas por embarcación.
De 200 a 500 TRB	70.000 pesetas por embarcación.

CUADRO I

VENTAS EN BRUTO DE LONJA: 12.000.000 PESETAS

DISTRIBUCION DE PARTES A PERSONAL	DEDUCCIONES	Pesetas
Tec. pesca	Gas-oil a 28.35 (98 Tm.)	2.778.300
Patrón	Seguros sociales	500.000
Mec. 1.º	200.000	312.000
Mec. 2.º	20.000	6 por 100 retención ventas lonja
Contram.	720.000	3 por 100 para collas carga y descarga
Cocinero	360.000	Viveres para tripulación
Redero	558.000	Hielos y productos para el pescado
Nevera	400.000	1 por 100 retorno para cofradía base
Marineros (2)	120.000	Costera, radio, Telefónica, aparatos
	275.000	Total gastos
	6.243.300	16.75
Armador red	Ventas	12.000.000
	Gastos	6.243.300
	50 por 100 armador	2.878.350
Total parte	50 por 100 tripulación	2.878.350

2.878.350 pesetas: 17,75 = 162.160 pesetas parte

Esto es lo que ganaría aproximadamente un marinero en un viaje de tres meses sin haber tenido ningún día de pérdida de pesca por mal tiempo o avería del motor.

Apresado el "Miguel Andrés"

Isla Cristina (Huelva), 8.—El pesquero "Miguel Andrés", con base en Isla Cristina, fue apresado por lanchas patrulleras marroquíes cuando faenaba en caladeros de aquel país.

El apresamiento a unas 30 millas de la costa marroquí, se produjo por no llevar la licencia la embarcación.

El pesquero, del armador Real Sosa y con una tripulación de siete hombres, fue conducido al puerto militar de Casablanca.

EFE

Sardinales de baja

ARRECIFE DE LANZAROTE, 23.—Dos barcos sardineros, uno con base en Arrecife y otro en Las Palmas, han sido dados de baja, como consecuencia del programa de reducción del esfuerzo pesquero previsto en el nuevo tratado hispano-marroquí.

La baja de las dos unidades, el "Playa de Baquio" y el "Arosisa", se decidió en conversaciones mantenidas entre la Administración y los armadores interesados.

La reducción del esfuerzo, por la baja de los dos pesqueros, es del 5 por 100 de la totalidad de la flota sardinera española.

El tanto por ciento se irá incrementando progresivamente, hasta llegar al 40 por 100, en el transcurso de los cuatro años en que el tratado permanezca en vigor.

EFE

Los japoneses comen pescado español

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 24.—El 90 por 100 de cefalópodos que importa Japón tienen origen español y la gran mayoría procede de Las Palmas de Gran Canaria.

Así se han expresado directivos de la Asociación de Exportadores de Pescado y Cefalópodos Congelados (AEPYCC), con motivo de la inauguración en esta capital de sus oficinas principales, hasta ahora situadas en Madrid.

AEPYCC agrupa a más de ochenta exportadores, que representan casi el 100 por 100 del sector, y en los últimos siete años ha exportado un total de 431.256 toneladas de cefalópodos, con unos ingresos de 56.763.000.000 de pesetas.

Francisco Javier CAMARASA
Gaspar BONMATÍ

Préstamos del Crédito Social Pesquero para pagar el canon

Madrid, 23. (Redacción).—El Crédito Social Pesquero ha concedido un total de 825 millones de pesetas en créditos a armadores cuyos barcos faenan habitualmente en aguas de Marruecos, para poder hacer frente al pago de los cánones marcados por el citado país. Los pescadores españoles se encontraron tras la firma del Acuerdo pesquero con Marruecos con el grave problema de solvencia económica, y tras una serie de negociaciones, el Crédito Social Pesquero, a requerimiento de la Secretaría General de Pesca, pudo arbitrar los cauces necesarios para que el problema socio-laboral que se avecinaba en zonas como Andalucía y Canarias pudiera solucionarse sin graves perjuicios.

El reciente acuerdo hispano-marroquí supuso un aumento de los cánones a pagar a ese país, antes del día 1 de octubre. Ante esta situación, la Administración pesquera española, teniendo en cuenta las graves repercusiones sociales económicas que para las zonas españolas de pesca de Andalucía y Canarias podría tener el impago de las tarifas establecidas, la Administración y representantes del sector interesaron del Crédito Social Pesquero la posibilidad de la concesión de créditos. Este organismo

analizó el problema y su Comité Ejecutivo concedió la cantidad de 825 millones de pesetas para que se beneficiaran de esta medida los más de mil pesqueros españoles que habitualmente faenan en esas aguas.

Para cerrar esta operación se ha utilizado la línea de crédito autorizada por el acuerdo del Consejo de Ministros del 11 de enero de 1979, creada para financiar las campañas pesqueras y obtención de licencias de pesca en el extranjero.

Las condiciones financieras de la citada operación son amortización a tres meses e interés del 12 por 100, si bien la Secretaría General de Pesca concederá una subvención para cubrir parte de los gastos financieros emanados de esta operación.

Del crédito se han beneficiado todos aquellos armadores españoles que faenan habitualmente en aguas marroquíes y que solicitaron el crédito, y que, según el Comité Ejecutivo del Crédito Social Pesquero, cumplían los requisitos establecidos.

MAS DE MIL BARCOS BENEFICIADOS

La línea de crédito abierta para paliar en gran medida los efectos de un desembolso tan apremiante por parte de los armadores debía de tener una operatividad a muy corto plazo, puesto que de no ser así, antes del 1 de octubre las repercusiones en el sector pesquero español podrían ser imprevisibles. Por ello y con toda urgencia se instrumentó una operación para que los préstamos llegasen a los interesados lo más rápidamente posible, y se contó con la colaboración de las Cofradías de Pescadores, Asociaciones de Armadores y demás agrupaciones representativas del sector, que agrupan a más de mil embarcaciones.

La firma de estos créditos tuvo lugar el pasado 23 de septiembre en los locales del Crédito Social Pesquero en Madrid y estuvieron presentes el presidente de la mencionada entidad, José Luis Chancho Neve; secretario general de Pesca, Miguel Oliver Massuti; director general del Instituto Social de Marina, Constantino Méndez; director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, y otras personalidades relacionadas con el sector pesquero en general. ■

Cambiará la legislación de empresas conjuntas de pesca

Madrid, 29.—Las normas que rigen la constitución de sociedades conjuntas de pesca en las que participa España serán modificadas próximamente, según ha sabido Efe de fuentes oficiales.

Estas modificaciones intentan resolver los problemas laborales que padecen la mayoría de las tripulaciones españolas que trabajan en barcos de este tipo de sociedades.

Concretamente, uno de los problemas que piensa atajar la nueva Ley de Sociedades Conjuntas es combatir la ausencia de todo tipo de prestaciones de la Seguridad Social a aquellos marineros que con estos barcos faenan en aguas internacionales. ■



El secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, informa al Senado de la política pesquera española.

Miguel Oliver, en la Cámara Alta

En los próximos años se ordenará el caladero nacional

Madrid, 29.—Los responsables de la Administración pesquera española expusieron en el Congreso y en el Senado las líneas fundamentales de la política pesquera española a corto y medio plazo. En la Cámara Alta, el secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, dijo en la Comisión de Agricultura y Pesca que esta política, enmarcada en el programa económico del Gobierno, intentará, en los próximos años, entre otras cosas, ordenar el caladero nacional e internacional, fortalecer las empresas conjuntas, ordenar la flota española, reglamentar los mercados y dotar a las Administraciones central y periférica de una estructura idónea.

Dentro de los caladeros nacionales, el objetivo de este plan consiste en adecuar la capacidad extractiva de la flota a los recursos renovables existentes, para lo cual es necesaria una legislación adaptada a la realidad y unos medios de vigilancia y sanción que permitan su aplicación.

Entre los medios para llevar a cabo estas actuaciones, Oliver citó el apoyo al desguace de modalidades

de arrastre de fresco, cerco, volanta y claro, fomento a la transformación de artes de pesca y programas de investigación.

En cuanto a apoyos al desguace, los mínimos a conseguir se fijan en un 40 por 100 de la flota de arrastre de fresco de barcos menores de 25 toneladas de registro bruto (TRB), un 20 por 100 de la misma flota entre 25 y 50 TRB un 10 por 100 de

Adhesión al Convenio de Pesquerías del Atlántico Noroeste

Madrid, 27.—El instrumento de adhesión de España al convenio sobre la futura cooperación multilateral en las Pesquerías del Atlántico Noroeste, de 13 de agosto de 1983, se publicó el pasado 27 de septiembre en el "Boletín Oficial del Estado".

Este convenio, cuyo texto figura en el diario oficial, fue hecho en Ottawa (Canadá) el 24 de octubre de 1978. Por él, las partes contratantes acuerdan establecer y mantener una organización internacional cuyo objeto es contribuir, a través de consul-

la flota de volanta entre 10 y 50 TRB y el 40 por 100 para la flota de volanta superior a las 50 TRB.

AGUAS INTERNACIONALES

En cuanto a aguas internacionales, Oliver recordó que más de las dos terceras partes del total de capturas de barcos españoles se consiguen en esas aguas, donde faenan unos 4.000 buques entre las distintas modalidades de pesca.

Esta flota faena en un total de 23 caladeros, en su mayor parte mediante convenios bilaterales, como sucede con la CEE, Portugal, Marruecos, etcétera.

Los objetivos a corto plazo en esta clase de aguas se basan, según Oliver, en mantener la actividad de la flota en los caladeros tradicionales, a la vez que se inicia la actividad en nuevos caladeros y se favorece la constitución de empresas pesqueras conjuntas.

Por lo que respecta a esta clase de empresas, el secretario general de Pesca dijo que en la actualidad existen 108, con un total de 199 buques puestos por España y su objetivo sigue siendo triple: abastecer el mercado interior, ofrecer la posibilidad de faenar a los barcos nacionales y conservar el nivel de empleo en el sector.

Por su parte, el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, dijo en la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados que antes de 1984 el sistema de control de la subvención al combustible de la flota pesquera se realizará para su distribución mediante cheques nominativos.

En su exposición, centrada a la ordenación del caladero nacional, González Laxe añadió que la política pesquera española se apoyará próximamente en la información y recopilación de estadísticas, en base a las cuales podrán elaborarse planes futuros de pesca y que dentro del Instituto Español de Oceanografía se construirán instalaciones piloto de acuicultura, a las que podrá acceder la iniciativa privada. ■

EFE

tas y cooperación, a la utilización óptima, ordenación racional y conservación de los recursos pesqueros de la "zona del convenio", que está delimitada en el mismo.

Esa organización se denomina Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste. El convenio fijó su sede en Darmouth (Nueva Escocia) o en el lugar que decida el Consejo General, órgano superior de la organización, que cuenta, también, con un Consejo Científico, una Comisión Pesquera y una Secretaría. ■

Quinta Sesión del Subcomité de Recursos Marinos

Santa Cruz de Tenerife, 28.—El secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, inauguró la V Sesión del Subcomité de Recursos Marinos, celebrada en esta capital tinerfeña, en el Centro Costero de Canarias. Dicha sesión se encuadra en el Comité de Pescas para Atlántico Centro-Oriental, entre Tánger y la desembocadura del río Congo.

Están representados, además de España, Marruecos, Mauritania, Senegal, Gambia, Cabo Verde, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Sierra Leona, Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Camerún, Gabón, Santo Tomé y Príncipe, Congo y Zaire.

En declaraciones a la agencia Efe, el secretario general de Pesca Marítima indicó que se va a potenciar el desarrollo de la investigación oceanográfica y agregó que existe una gran colaboración y coordinación, que ya se ha iniciado, por el acuerdo con Marruecos, a través del Crédito Social Pesquero y el Instituto Social de la Marina.

El secretario general de Pesca recordó que España, con 37 kilos por habitante al año, es el tercer país consumidor de pescado y destacó el futuro que pueden tener los cultivos marinos, "aprovechando las condiciones climatológicas y oceanográficas de nuestras aguas para sacar

más rendimiento al potencial del litoral".

Para tratar de evaluar la capacidad real de los recursos pesqueros del archipiélago canario, Miguel Oliver anunció que durante este mes de octubre el Centro Costero de Canarias va a realizar "un barrido acústico marino".

Este estudio irá orientado a estudiar los recursos pelágicos, sobre todo la especie de caballa, y sus resultados "permitirán absorber parte de la flota que se reduzca como consecuencia del tratado con Marruecos".

"El Crédito Social Pesquero"—añadió— piensa flexibilizar sus líneas crediticias a fin de ayudar en el programa de transformación de la flota, en el desarrollo de cultivos marinos y en el proceso de estabilización pesquera".

En la inauguración de esta quinta sesión del Subcomité de Ordenación Pesquera estuvo presente también el director general de Relaciones Pesqueras Internacionales, Luis Casanova; presidente del FROM, José Javier Varona; el director de Pesca del Gobierno, representantes de los Cabildos insulares de Gran Canaria y Tenerife, los comandantes de Marina de las dos provincias canarias y el delegado del Instituto Social de la Marina en Santa Cruz de Tenerife. ■ EFE

Trescientos millones en prospecciones pesqueras

Madrid, 6.—La Administración pesquera española gastó alrededor de 300 millones de pesetas en el pasado año en prospecciones pesqueras en aguas internacionales, informaron a Efe fuentes oficiales.

Hasta el momento, estas prospecciones han tenido un carácter predominantemente científico en detrimento del estrictamente comercial.

El plan cuatrienal de pesca elaborado por técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima prevé intensificar las inversiones en nuevas prospecciones, si bien, indicaron a Efe, se dará mayor preponderancia a la vertiente técnico-comercial.

No obstante, agregaron que, más que prospecciones en sentido estricto,

to, las nuevas experiencias a desarrollar en el próximo cuatrienio tendrán carácter de acciones de investigación pesquera subvencionadas por el Estado.

Con la única condición de que estas prospecciones no se realicen en caladeros tradicionales, la Administración podría subvencionar en un 50 por 100 la diferencia entre la liquidación de capturas hechas en el caladero "explorado" y la venta calculada previamente.

Los países en los que ya se han iniciado los preparativos para su realización o están a punto de iniciarse las conversaciones son India, Brasil, Madagascar, Venezuela, Islas Maldivas, Ecuador y Perú. ■

Seguirán las importaciones de pota y calamar

Madrid, 5.—El Gobierno no está dispuesto a asumir por el momento el cierre de fronteras para las importaciones de pota y calamar, que ha sido solicitado por las asociaciones de armadores de buques congeladores.

De la misma manera, tampoco acepta el establecimiento de unos derechos compensatorios que supriman en parte la descarga de cefalópodos en nuestros puertos por parte de países como Polonia y Alemania Oriental, según "Cinco Días".

Según los armadores —continúa el periódico—, se desoyen así las reiteradas peticiones de que se hagan públicos unos derechos compensatorios para las importaciones de estas especies. En este momento —y según dicho rotativo—, los derechos compensatorios existentes son de 10 pesetas por tonelada y los armadores quieren que se eleven a 70 pesetas por kilo para la pota y 80 para el calamar.

Por otra parte, se corre el riesgo de una sobresaturación de "stocks", ya que hasta la fecha se han capturado 10.000 toneladas de calamar que se encuentran en las bodegas de los barcos que faenan en aguas del Atlántico Sudoeste.

Enrique López Veiga, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, manifestó que no entendía la postura del Ministerio de Comercio permitiendo las exportaciones de estas especies. Deberían de actuar como lo han hecho los países comunitarios con la merluza por razones similares. "Creo —manifestó López Veiga— que se está atendiendo más a criterios de índole comercial y no se ve la trascendencia que el problema tiene para los armadores gallegos". ■

El "Roce", sancionado

Cádiz, 30.—El pesquero "Roce", con base en el Puerto de Santa María (Cádiz), apresado por una patrulla marroquí el pasado día 12 de este mes, ha sido sancionado con 180.000 pesetas. El barco pesquero, propiedad del armador Manuel Rosa Gallardo, ha sido el único barco apresado tras el último acuerdo pesquero firmado recientemente entre España y Marruecos.

Las autoridades marroquíes le han impuesto la citada sanción por faenar en aguas prohibidas y hacerlo con mallas distintas a las reglamentarias. ■

Plan de reconversión del sector naval

Madrid.—El Plan de Reconversión de la Construcción Naval, elaborado por la división naval del Instituto Nacional de Industria, estará concluido en breves fechas, ha sabido EFE en fuentes del sector.

El Plan de Reconversión de la Industria Naval se ha diseñado sobre la base de estudios y planes realizados hace unos meses por técnicos de la división naval del Instituto Nacional de Industria, con modificaciones cuyo alcance se desconoce por el momento.

El equipo técnico responsable de la reconversión, que dirige el presidente de la división naval del INI, Pedro Sancho, está trabajando intensamente en el proyecto definitivo que será entregado a directivos del Instituto Nacional de Industria, quienes, a su vez, lo remitirán al Ministerio de Industria y Energía.

Aprobada la propuesta española sobre vertidos radiactivos

Vigo, 30.—Una propuesta sobre el peligro de los vertidos radiactivos en el mar, presentada por los Ayuntamientos de La Coruña y Vigo, ha sido aprobada por la Conferencia Internacional sobre Contaminación celebrada en Rotterdam.

En la Conferencia, organizada por el Consejo Europeo de Municipios, ha participado una delegación española integrada por representantes de los municipios de Barcelona, Puerto de Santa María, Arteixo, La Coruña y Vigo, que defendieron un acuerdo firmado previamente por los concejales-delegados del Medio Ambiente de los dos últimos Ayuntamientos.

En este acuerdo se recogen las conclusiones de la Conferencia Internacional celebrada recientemente en Vigo por el Centro Internacional de Formación y Ciencias Ambientales (CIFCA), en la que se denuncia el peligro de los vertidos atómicos al mar.

No hay presupuesto para civiles en la Marina Mercante

Madrid, 22.—Los planes de acceso de personal civil a puestos de responsabilidad y control dentro de la Dirección General de la Marina Mercante se verán frenados por no contar con las dotaciones presupuestarias adecuadas, según pudo saber la agencia EFE de fuentes oficiales.

En la actualidad el personal técnico con que se nutren los servicios centrales de dicha Dirección General es de carácter militar, cuya cifra ronda las doscientas personas, a excepción de su director general, el inspector de Enseñanzas Náuticas y el inspector

SEIS MIL TRABAJADORES PARARON EN VIGO

Durante cuatro horas, seis mil trabajadores del sector naval de la ría de Vigo pararon el pasado día 17 de octubre, en apoyo para el logro de soluciones viables para puestos alternativos ante el Plan de Reconversión Naval.

Esta acción fue convocada por las centrales UGT, CC. OO. e Intersindical Gallega. Una vez que los trabajadores abandonaron sus puestos de trabajo en las diferentes empresas, partieron hacia el centro de la ciudad para concentrarse en Vía del Norte.

EFE

Todo sirve p

Todo sirve para navegar y todo el que quiere, navega. Naturalmente, lo que hace falta es que sepa. Hasta un invidente, y en solitario, surca los mares, guiado por sus conocimientos náuticos y por su



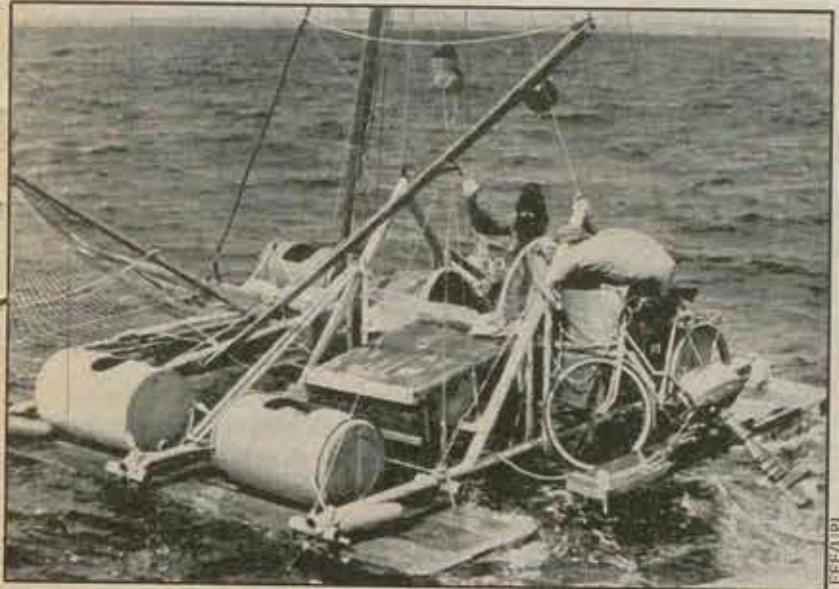
Un ciego, navegante solitario. Hank Dekker recibe un beso de bienvenida de su novia, Eve Mitchell, a su llegada a Honolulu. Es la primera persona ciega que realiza la travesía en solitario, en un yate, entre San Francisco y Hawái.



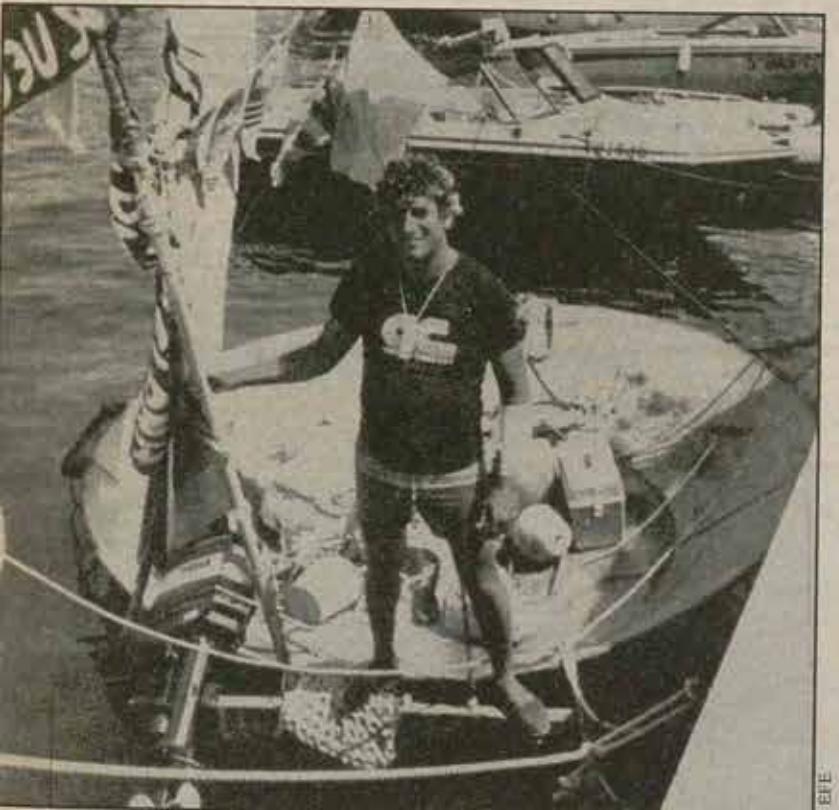
La bañera. William Neal arriba a Helsinki, una de sus escalas en el viaje por mar Londres-Leningrado, que realiza a bordo de una bañera, impulsada por un motor fuera borda.

ara navegar

enorme vocación. Es un caso ejemplar. Pero hay otros que a falta de barco encuentran los más extraños sustitutivos, como una bañera, una paella o no se sabe qué; por ejemplo, "La Cosa".



"La Cosa". El alemán federal Gunter Miesef, de treinta y cinco años de edad, saluda desde su balsa, la "Das Ding" ("La Cosa"), camino de su viaje de vacaciones desde Alemania a Portugal. El ingenioso Gunter tardó tres años en construirla, a base de bidones y planchas de madera.



La paella. El navegante solitario en una paella Alfonso González, cocinero de profesión, que con su artilugio a motor recorrió la Costa Brava, llegó a Palamós. Por una apuesta salió a navegar en una auténtica paella de hierro, de 800 kilos de peso, y pretende llegar a Francia, remontar el canal del Medi, salir al Cantábrico en el golfo de Vizcaya y finalmente llegar a Bilbao. El periplo, embarcado en su insólito barco, lo empezó en Miranda de Ebro.

Israel compraría a Astano un gemelo del "Hadera"

Jerusalén, 28.—La compañía naviera israelí ZIM estudia la posibilidad de comprar otro barco a la constructora española Astano, gemelo del "Hadera", que llegó a Israel esta semana por vez primera.

"Estamos considerando las ofertas", dijo a la prensa hebrea el vicepresidente de ZIM, Mordejai Hovers, para comprar el otro barco que estará terminado en el próximo mes de abril.

El "Hadera" llegó procedente de Sudáfrica cargado de carbón y, tras descargar su mercancía de forma

completamente automática en el puerto de Haifa, zarpó de nuevo.

Es un barco de 166.000 toneladas y 290 metros de eslora, que costó cinco millones de dólares y está equipado con los más modernos equipos electrónicos y técnicas de navegación, con ayuda de satélite.

La Compañía Nacional de Carbón ha alquilado durante años el barco a la naviera ZIM y dedicará el "Hadera", uno de los mayores del mundo para carga seca, al transporte de carbón. ■

EFE

Clausura del Día del Mar

Vigo, 9.—El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Saturnino Suanzes de la Hidalga, ha presidido los actos de clausura del Día del Mar, que se han desarrollado durante la primera semana de octubre en las localidades de Orense, Villagarcía y Vigo.

Estuvieron presentes el gobernador militar de Pontevedra, en representación del capitán general de la VIII Región Militar; presidente del Parlamento gallego, director general de la Marina Mercante, inspector general de Enseñanzas Náuticas Superiores, gobernador civil de la provincia, alcalde accidental de Vigo y otras autoridades civiles y militares.

El acto tuvo lugar al pie de la estatua del marino vigués Casto Méndez Núñez y consistió en el vertido de agua de los cinco continentes en un estanque al pie del monumento.

El almirante Suanzes de la Hidalga, en las palabras de clausura, señaló que todo el sector del mar atraviesa un grave momento y añadió que, no obstante, para el marino no es lo importante el momento de la embestida de la ola, sino la moral con que se acometen los momentos difíciles.

EFE

Encuentro de fundaciones sobre el centenario del Descubrimiento

Santander, 9.—Un encuentro de fundaciones latinoamericanas y españolas para colaborar en los actos del V Centenario del Descubrimiento de América se celebró en la sede de la Fundación Santillana, en Santillana del Mar.

El debate es el papel que pueden jugar en este acontecimiento las fundaciones privadas. Cuarenta son los participantes y entre los asistentes destacan el ex Presidente de Colombia Carlos Lleras Restrepo y el

presidente de Centros de Fundaciones, Antonio Sáez de Miera.

En las sesiones de trabajo participan representantes de la comisión organizadora del V Centenario del Descubrimiento y observadores del Club de Fundaciones de La Haya.

Entre los proyectos figuran los referidos a la lengua, la Historia, el patrimonio cultural, métodos y oportunidades en la enseñanza, así como el fomento de la ciencia y tecnología. ■

El 43 por 100 de los marinos se consideran católicos

Madrid, 5.—El 43 por 100 de los marinos se autocalifican como católicos practicantes, según el resultado de una encuesta realizada entre 411 trabajadores del mar, en Vigo, por la asociación Apostolado del Mar.

Esta encuesta, que consta de 64 preguntas sobre aspectos profesionales, familiares y religiosos, ha sido analizada en la última reunión del Apostolado del Mar, organismo dependiente de la Comisión Episcopal de Migraciones, que bajo la presidencia del obispo auxiliar de Oviedo, José Sánchez, director de este Apostolado, se ha celebrado recientemente en Madrid.

Entre los principales problemas que los marinos encuentran en su profesión, según esta misma encuesta, están el paro (35 por 100) y la falta de unión para mejorar el trabajo (21 por 100).

De la vida a bordo, los problemas más graves son: la ausencia de la familia (47,6 por 100) y la rudeza del trabajo (29,6 por 100).

En el aspecto religioso, el 88 por 100 considera importante bautizar a sus hijos y el 73 por 100 confiesan que llevan algún objeto religioso a bordo.

Entre las decisiones tomadas en esta reunión de los miembros del Apostolado del Mar destacan el acelerar la elaboración del catecismo adaptado a los marinos, que se está preparando ya en el País Vasco, y la urgente necesidad de suscitar entre ellos grupos y personas de católicos militantes. ■

EFE

Nombramiento de directores provinciales del ISM

MADRID, 19.—El director general del Instituto Social de la Marina ha efectuado los siguientes nombramientos de directores provinciales del organismo:

En Sevilla, Generoso Martín Bonilla. Sustituye en el cargo a Mario Díaz Campaña, que cesa por jubilación, después de haber desempeñado el cargo durante dieciséis años.

Cartagena, Gonzalo Varela Merás, que sustituye a José Manuel Fuentes Murcia.

Alicante, José María Górdon Boza. Sustituye a José Luis Camarasa Monge, que cesa por jubilación, después de haber desempeñado el cargo de director provincial de Alicante, ininterrumpidamente, durante treinta y siete años. Era el decano de los directores provinciales del organismo.

Palma de Mallorca, Bernardo Zulaica y Beltrán de Lubiano, en sustitución de Luis Ventura Rodríguez, que asimismo cesa por jubilación.

Los cuatro nuevos directores provinciales pertenecen al cuerpo técnico del Instituto Social de la Marina.

Las tomas de posesión se celebraron en la sede de los servicios centrales del ISM, en actos presididos por el director general y con asistencia del secretario general, subdirectores de Seguridad Social y Promoción Social del Mar, jefes de servicio y jefes de sección.

DATOS BIOGRAFICOS

Generoso Martín nació en Sevilla el 17 de septiembre de 1946, está casado y es padre de tres hijos. Perteneció al Cuerpo Técnico del ISM y ha desempeñado en dicho organismo los siguientes cargos: Jefe de Fomento Social en las Direcciones Provinciales de Barcelona, Villanueva de Arosa y Málaga y en la Dirección Provincial de Sevilla, a la que fue destinado en 1980, sucesivamente jefe de Seguridad Social del Mar y subdirector provincial.

Ha participado como profesor en los cursos de Promoción Social para los trabajadores del Mar, que organizado por el ISM han venido celebrándose en el colegio

GALEON ALEMÁN PARA AYUDA A LOS NIÑOS.

“Everin”, reconstrucción de un galeón alemán de 1680, atracó en el puerto de Santander el 10 de octubre, para iniciar desde allí una

vuelta al mundo con fines benéficos. Realiza el viaje en colaboración con aldeas infantiles

SOS, organización surgida en Viena con representación en la Unesco, que tiene como misión la acogida de niños sin familia. El movimiento funciona en España desde hace quince años y recoge niños a través del Tribunal de Menores. La vuelta al mundo del

“Everin” durará diez años y visitará todos los países que tienen salida al mar. En noventa de ellos están implantadas las aldeas infantiles.

EFE



De arriba abajo.
José María Górdon,
Gonzalo Varela y
Bernardo Zulaica.

de El Picacho, en Sanlúcar de Barrameda.

Gonzalo Varela Merás nació el 14 de agosto de 1941 en Agones, Pravia (Asturias), está casado y tiene dos hijos. Es licenciado en Derecho. Profesor en la Escuela de Náutica y Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón desde el año 1969 a 1972. Ingresado en el Cuerpo Técnico del ISM, fue nombrado jefe de Fomento Social de la Dirección Provincial en Tenerife. Posteriormente pasó destinado a Cartagena, en donde sucesivamente ocupó las jefaturas de Fomento Social, Seguridad Social, secretario provincial y, desde 1981, subdirector provincial. Ha sido concejal por el PSOE del Ayuntamiento de Cartagena.

José María Górdon Boza nació en Córdoba el 3 de mayo de 1942, pertenece al Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina y ha desempeñado en el organismo los cargos de jefe de Fomento Social en las Direcciones Provinciales de Cartagena y Bilbao, jefe de Seguridad Social en la Dirección Provincial de Alicante, jefe de la Sección de Informes de Cotización en los Servicios Centrales. El pasado 1 de julio fue designado subdirector provincial y jefe de Seguridad Social en la Dirección Provincial de Alicante.

Bernardo Zulaica y Beltrán de Lubiano nació en Vitoria el 20 de agosto de 1928, está casado y tiene cuatro hijos. Perteneció al Cuerpo Técnico, escala general. En 1964 fue nombrado director provincial en Málaga, cargo que desempeñó durante ocho años. Jefe de Promoción Social en la misma Delegación posteriormente se le nombró jefe de Promoción Social en los servicios centrales del organismo. Es doctor en Derecho por la Universidad de Oviedo, profesor ayudante, adjunto y encargado de la Cátedra de Derecho Político. Licenciado y profesor de la Escuela Social, director del Colegio

Mayor Universitario San Gregorio, director de la Escuela de Turismo de Málaga, entre otras actividades enmarcadas en el mundo de la docencia. Tiene publicados dos libros sobre técnicas políticas y ha participado en diversas conferencias de distintos centros universitarios.



Rodríguez Andía, presidente de Elcano

Madrid, 6.—El Consejo de Administración del INI, a propuesta de su presidente, Enrique Moya, ha nombrado a Antonio Rodríguez Andía presidente de la División de Transporte Marítimo y presidente de la Empresa Nacional Elcano.

Rodríguez Andía, cordobés de treinta y cuatro años, es ingeniero de Caminos y ha ocupado, entre otros, el cargo de director de Servicios Generales de AUCONA.

En 1980 se incorporó al grupo del Instituto Nacional de Industria como consejero delegado de Trasatlántica, y en enero de este año fue nombrado presidente de la citada compañía.

Director de la Naval del INI

Madrid, 21.—Pedro Sancho Llerandi ha sido nombrado director de la División de Construcción Naval del INI y presidente de las empresas Astilleros Españoles y Astilleros del Noroeste, ha sabido Efe.

El acuerdo fue adoptado en el Consejo de Administración del Instituto Nacional de Industria.

Pedro Sancho sustituirá en la presidencia de ambas empresas públicas de construcción naval a Julián Massa, que ha sido encargado por el Instituto de la creación de un ente dedicado a la reindustrialización para la reconversión del sector naval.

Sancho Llerandi tiene treinta y ocho años y es licenciado en Ciencias Económicas y capitán de la Marina Mercante. Entre 1972 y 1977 fue director de exportación de la naviera Aznar y hasta 1980 inspector general de la Compañía Trasmediterránea.

EN EL DÍA DE LA HISPANIDAD.—El cantante Julio Iglesias empuña el timón de un galeón español surto en el puerto estadounidense de Miami, durante los actos del Día de la Hispanidad que se celebraron en dicha ciudad. Unas fechas más tarde, Julio Iglesias cantó en el estadio Orange Bowl, de Miami.

EFE/AP



Jamaica, sede de la autoridad del mar dependiente de la ONU

Kingston, 13.—Delegados de 130 países realizaron en Jamaica con éxito la ronda de reuniones sobre el futuro de la Ley Internacional del Mar, auspiciada por la ONU.

Joseph Warioha, presidente de la comisión preparatoria para organizar la autoridad del fondo del mar, que pondrá en vigor la ley, afirmó al término de las reuniones que éstas fueron un éxito.

Señaló que con la elección de los directores de varios comités importantes, la comisión preparatoria puede encaminarse en su labor de establecer la autoridad del mar, agencia especializada de la ONU que tendrá sede en Jamaica.

Lennox Ballah, de Trinidad-Tobago, presidirá una comisión para estudiar el establecimiento de la empresa para explotar el fondo del mar, el brazo económico de la agencia.

Hasjim Djalal, de Indonesia, presidirá la comisión que estudiará los posibles efectos de la explotación del lecho marino en los productores de tierra.

Por su parte, el holandés Hans Sondaal dirigirá la comisión que determinará la localización de los derechos mineros, el código para la explotación.

Günter Goener, de la República Democrática de Alemania, estará a cargo de la comisión de los Tribunales, que adjudicara las disputas entre los firmantes de la Ley del Mar.

EFE

Los delegados en las reuniones informaron de que la elección de los presidentes de las comisiones, que duró cuatro meses, fue difícil porque había problemas de política regional que fueron resueltos por consenso.

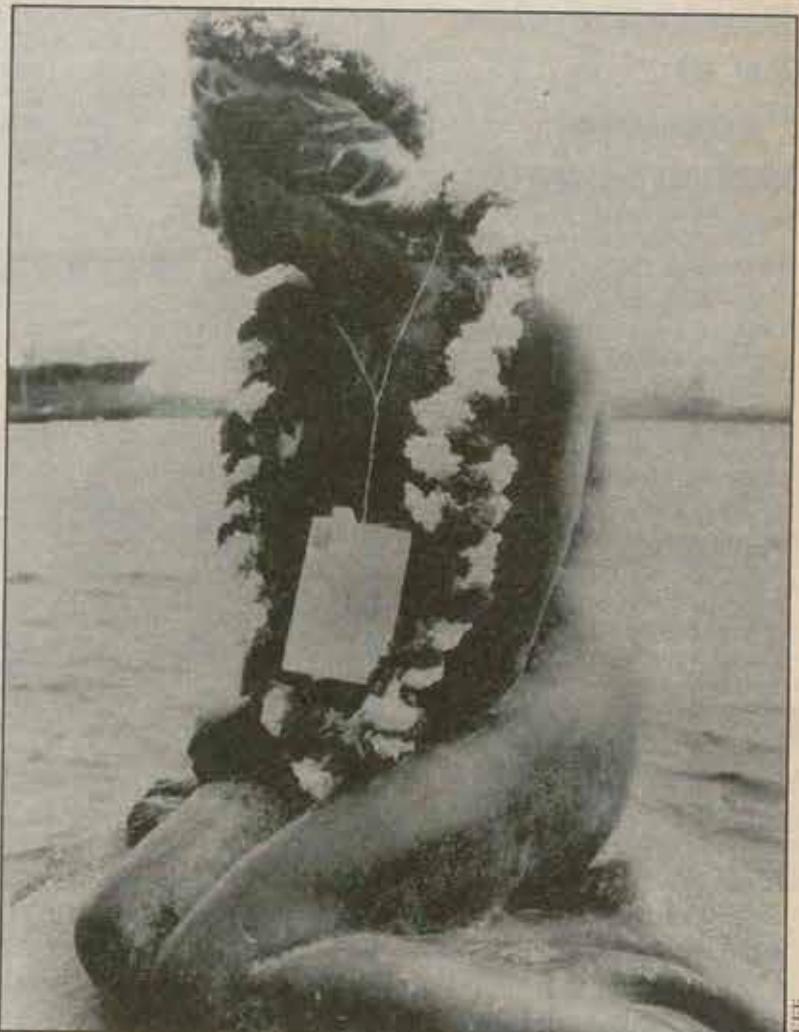
Estados Unidos es el único país que ha dicho categoricamente que no firmará el tratado. La Administración del Presidente Ronald Reagan quiere que haya más oportunidades de explotación minera en manos de compañías privadas.

Otros países, como Gran Bretaña y la República Federal de Alemania, indican que están preocupados por algunos términos de la Ley, por lo que han pospuesto su adhesión.

Hasta ahora la Ley ha sido firmada por 130 países, siendo los últimos en hacerlo Zaire y Benín.

Otros países no han firmado porque no se definen a su satisfacción derechos y fronteras comunes marítimas.

La Ley del Mar pretende convertir en patrimonio mundial los bienes de los océanos y del lecho marino, que deberán ser explotados por la autoridad del mar, de cuya organización se ocupa actualmente esta comisión preparatoria. ■



LA "SIRENITA" CUMPLE SETENTA AÑOS.—Los habitantes de Copenhague han colgado alrededor del cuello de su "sirenita" una corona de flores y una tarjeta de felicitación para conmemorar su setenta aniversario.

Roma, junio de 1984

Conferencia Mundial de la FAO sobre ordenación y desarrollo pesqueros

Roma, 10.—Científicos y expertos en pesca de todo el mundo se reunieron en la sede de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) con el fin de elaborar una estrategia mundial para la ordenación y desarrollo pesqueros.

Esta reunión del Comité de Pesca (COFI) de la FAO constituye la fase técnica de lanzamiento de la Conferencia Mundial de la FAO sobre ordenación y desarrollo pesqueros, que tendrá lugar en Roma en junio de 1984.

El Comité centrará sus estudios en el análisis de los problemas cruciales de la ordenación y el desarrollo pesqueros ocasionados por los grandes cambios registrados en el régimen jurídico de los mares, a resultas de la proclamación, casi universal, de las zonas económicas exclusivas de 200 millas.

Los costos crecientes de la pesca comercial, junto con la plena explotación, e incluso la sobreexplotación

de muchas especies tradicionales de peces, han contribuido al descenso del crecimiento pesquero mundial.

Los principios y las técnicas de ordenación pesquera, las condiciones y el control de acceso a los recursos pesqueros en las zonas económicas exclusivas, y la colaboración internacional en materia de investigación, ordenación y desarrollo, así como la función que desempeña la FAO, son algunos de los principales temas que examinará el Comité.

Se prestará especial atención a la pesca en pequeña escala, la pesca continental y la acuicultura, los problemas de los pequeños Estados insulares.

Durante nueve días, del 10 al 19, el Comité examinará y analizará la labor de la FAO en materia de pesca y el programa de labores y presupuestos para 1984-85, presentado por el director general de este sector.

También será objeto de examen el programa de asistencia de la FAO para el desarrollo y la ordenación de

la explotación pesquera en la CEE, para hacer frente a los problemas de los países en desarrollo.

El Comité de Pesca de la FAO elaborará los elementos de una estrategia para la ordenación y el desarrollo pesqueros y de programas concretos de acción, que se ocuparán de la asistencia técnica, la capacitación, el comercio, las inversiones y el papel del pescado en la nutrición.

DELEGACION ESPAÑOLA

Madrid, 10.—Representantes de la Administración pesquera española viajarán a Roma para asistir a la Conferencia del Comité de Pesca de la FAO, informaron a Efe.

Los directores generales de Relaciones Pesqueras Internacionales y de Ordenación Pesquera, Luis Javier Casanova y Fernando González-Laxe, forman parte del comité de preparación de la Conferencia Mundial que sobre pesca se celebrará en junio de 1984. ■

Habrá que duplicar los suministros de pescado en el año 2000

Roma, 10.—Los suministros de pescado destinados a la alimentación deberán casi duplicarse para el año 2000, al objeto de hacer frente a las necesidades actuales de consumo.

Así lo declaró el director general de la FAO, Eduard Saouma, en la sesión inaugural del Comité de Pesca de la FAO.

El Comité se reúne en Roma hasta el 19 de octubre para examinar los problemas pesqueros del mundo, y comenzar los preparativos técnicos de la Conferencia Mundial de la FAO sobre ordenación y desarrollo pesqueros, que se celebrará en Roma en junio y julio de 1984.

Saouma declaró que las capturas mundiales de pescado se cifran, aproximadamente, en 75 millones de toneladas al año y que se prevé que la demanda de pescado que actualmente se sitúa en 55 millones de toneladas, alcance los 110 millones en el año 2000, impulsada, principalmente, por el crecimiento demográfico.

Discrepancias en el "reparto" del arenque

Luxemburgo, 4.—Los ministros del Mercado Común Europeo fracasaron en las negociaciones para repartir las cuotas de pesca del arenque en el mar del Norte.

Tras dos días de infructuosas discusiones, los titulares de agricultura o pesca solicitaron un nuevo compromiso a las autoridades de la Comunidad Europea para otro asalto de esta negociación que se eterniza desde hace tres meses.

El último proyecto de compromiso preveía 110.000 toneladas de arenque en 1983 en el mar del Norte para repartirlos entre la flota comunitaria (84.000 toneladas), la de Noruega (25.000) y la de Suecia (700).

Los observadores esperan que los ministros puedan llegar a un acuerdo antes de final de año y antes de que termine esta campaña de pesca. ■

EFE

Acuerdo pesquero CEE-Groenlandia

Bruselas, 5.—La comisión de las Comunidades Europeas presentó al Consejo de Ministros, órgano ejecutivo de la CEE, las bases de un acuerdo pesquero con Groenlandia con vistas a la salida de este territorio del Mercado Común Europeo.

La propuesta contempla un reparto anual de capturas en las aguas groenlandesas fijado en 13.000 toneladas para los pescadores comunitarios y 62.000 para los de Groenlandia.

La Comunidad Europea pretende, a través de este acuerdo y de otras ayudas, asegurar unas relaciones favorables con Groenlandia, que abandonará oficialmente la Comunidad el 1 de enero de 1985, en virtud del resultado del referéndum celebrado en la isla bajo soberanía danesa.

Asimismo, el Banco Europeo de Inversiones anuncio la concesión de un crédito de 6,4 millones de dólares para la construcción y extensión de infraestructuras pesqueras en Groenlandia. ■

EFE

TERRANOVA

Cuatro siglos de historia



Pierre et Miquelon (que son de dependencia francesa), han sido base de nuestras flotas bacaladeras. Hoy hacemos abstracción de esta actividad española, que ha tenido y tendrá en el futuro pormenorizada presencia en Hoja del Mar, para referirnos exclusivamente —dada la conmemoración del centenario— a la historia y datos socioeconómicos de Terranova, los cuales están basados en información facilitada por la Embajada del Canadá en Madrid y material del servicio de documentación de la revista.

Terranova, primera colonia británica de América del Norte, celebra este año su cuarto centenario. Los festejos durarán cuatro meses y tendrán lugar principalmente en San Juan, capital de la provincia y lugar donde desembarcó el navegante inglés sir Humphrey Gilbert el 3 de agosto de 1583. El programa de los festejos comprende además una reconstitución de la llegada de sir Humphrey y de la toma de posesión de Terranova por proclama, dos días más tarde. Esta ceremonia dará lugar al descubrimiento de una placa conmemorativa. Desde festivales folklóricos hasta exposiciones internacionales, el programa de las actividades es muy variado.

Resaltan, particularmente, las regatas de San Juan en el lago Quidi Vidi; se trata del más antiguo encuentro deportivo de América del Norte. El puerto de San Juan acoge navios de varios países de la OTAN. Músicos llegados de Estados Unidos, Noruega, Suecia, Italia, Alemania y otros países se reunieron en San Juan y otras plazas en el marco del festival de música tradicional. El festival del patrimonio canadiense, aportación de Canadá al cuarto centenario de Terranova, debutó también en San Juan, antes de emprender una gira por la provincia. Continuando en el marco de los festejos, 20 veleros de 9,5 m. y mayores se dirigieron de Hamilton (Ontario) a San Juan, lo que representó una excursión ida-vuelta de 4.800 km.

La provincia de Terranova está, en efecto, formada por dos entidades geográficas. La isla de Terranova propiamente dicha es una extensa isla triangular de 112.000 km² aproximadamente, separada de la parte continental por el estrecho de Belle-Isle, al Norte, y por el de Cabot, al Sur. Goza de un clima templado con inviernos relativamente suaves (si lo comparamos al conjunto de Canadá) y las precipitaciones son abundantes. El Labrador, parte continental de la provincia, ocupa aproximadamente dos veces y media la superficie de la isla. Allí, los inviernos son fríos y los veranos cortos y calurosos.

Terranova celebra este año su cuarto centenario. Pioneros de la pesca en las aguas de esta gran isla canadiense fueron marinos vascos, de cuya presencia ofrecen testimonio antiquísimos códices. Entre la música "folk" terranovense, transmitida por tradición oral, hay varias composiciones cuya letra narra aventuras y nostalgias de marinos vascos. Existe otra numerosa prueba de la presencia española en aquellos mares. Tiempo adelante, Terranova, con las islas a ella acodadas de Saint-

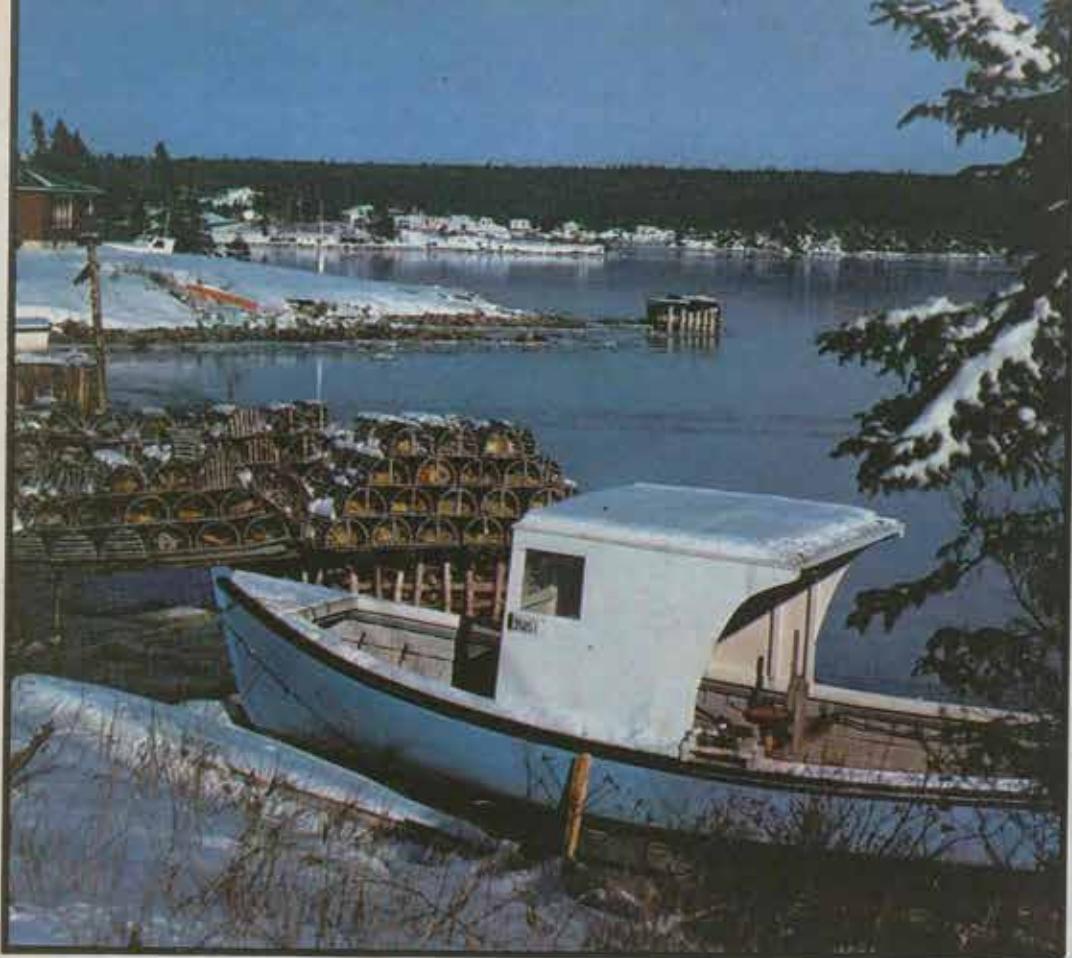
Pierre et Miquelon (que son de dependencia francesa), han sido base de nuestras flotas bacaladeras. Hoy hacemos abstracción de esta actividad española, que ha tenido y tendrá en el futuro pormenorizada presencia en Hoja del Mar, para referirnos exclusivamente —dada la conmemoración del centenario— a la historia y datos socioeconómicos de Terranova, los cuales están basados en información facilitada por la Embajada del Canadá en Madrid y material del servicio de documentación de la revista.

DE SIR HUMPHREY A JOEY SMALLWOOD

La isla de Terranova, de relieve accidentado, con densos bosques que se extienden a lo largo de los ríos, de aguas tumultuosas y en torno a lagos abundantes en peces, es el punto de América del Norte más próximo a Europa (exceptuando Groenlandia). Esta situación geográfica y la configuración de sus recortadas costas con bahías profundas y ensenadas acogedoras han hecho que fuera visitada desde los tiempos más lejanos. A partir del siglo XI, los vikingos fundaron allí un poblado.

Más tarde, en 1947, fue descubierto de nuevo por Jean Cabot, navegante genovés al servicio del Rey Enrique VII de Inglaterra. Se convirtió, a continuación, en una base temporal para las numerosas flotillas de barcos de pesca europeos atraídos por la abundante pesca de sus costas. Ningún país, sin embargo, reivindicó la isla hasta 1583, cuando sir Humphrey Gilbert tomó posesión de ella en nombre de la Reina Isabel I de Inglaterra. En 1832, la colonia fue dotada de un Gobierno responsable y veintitrés años más tarde obtuvo la responsabilidad ministerial.

En los años 30, la crisis económica mundial tuvo consecuencias desastrosas para Terranova, que no encontró ya salidas para sus exportaciones. Ante la necesidad de ayudar a una gran parte de su población y con un acentuado descenso del ingreso público, el Gobierno aceptó que se pusiese fin al estatuto de dominio de Terranova y que una comisión soberana, compuesta por funcionarios



terranovenses y británicos, dirigiese al país. Despues de la segunda guerra mundial, Terranova conoció una era de prosperidad y el 31 de marzo de 1949, los terranovenses votaron por referéndum a favor de la entrada de su país en la Confederación canadiense. Terranova se convirtió así en la décima provincia de Canadá. Joey Smallwood, liberal, fue elegido primer ministro de la provincia y gobernó durante veintitrés años. El Gobierno de Terranova se compone del teniente-gobernador, representante de la Reina nombrado por el Gobierno federal, del Consejo de Ministros y de la Asamblea legislativa, cuyos 42 miembros son elegidos para cinco años como máximo. Tras de las últimas elecciones en 1982, la población ha reelegido al Gobierno progresista conservador de M. Brian Packford, llamado familiarmente "Our Brian" ("Nuestro Brian") por los terranovenses.

Los habitantes de Terranova son en su mayor parte de origen inglés, irlandés, escocés y francés. Su distribución geográfica se deriva de la economía, que hasta el siglo XIX se basaba principalmente en la pesca. La colonización se ha hecho, pues, a lo largo de las costas en las que se encuentran cientos de pueblos y aldeas aisladas, algunos tan pequeños que sus nombres no aparecen siquiera en los mapas. Incluso hoy día, las regiones más pobladas son las de la península de Avalon y del Nordeste de Terranova, donde la pesca ha sido siempre más activa. El movimiento de población hacia el interior de las tierras no se llevó a cabo hasta finales del siglo XIX, época en la que, una vez ultimada la construcción del ferrocarril (en 1898) que atraviesa la isla, se multiplican los aserraderos. Es también en esta época cuando comenzó la explotación minera a gran escala en la isla Bell y en la región de la bahía Notre-Dame.

UNA ECONOMIA EN PLENA EXPANSION

En el prólogo del libro de Frederick W. Rowe, *Education and Culture in Newfoundland*, se puede leer que los recursos mineros inexploados y los recursos hidroeléctricos permiten prever un futuro extraordinario para la economía de Terranova.

El desarrollo económico de esta provincia se debe, en gran parte, a la explotación minera. Desde 1949, la provincia produce cobre, plomo, zinc, plata, oro, cadmio, mineral de hierro, espatofluor, pirofilita, amianto, silicio, yeso y piedras calcá-

reas. La aplicación en los años 50 de nuevos procedimientos que permiten utilizar minerales de débil contenido en hierro permite la explotación de inmensos yacimientos del Centro Oeste de El Labrador, en Wabush y en Labrador City. El Oeste de El Labrador abastece desde los años 70 más de la mitad de la producción canadiense de mineral de hierro.

Además, el potencial en hidrocarburos de la meseta continental que bordea las costas de El Labrador y de Terranova, al Sur y al Este, y que se extiende a lo largo de 932.000 km², suscita desde hace algunos años un gran interés. Se han emprendido trabajos de explotación en 1965 y la esperanza de una producción a gran escala ha sido reforzada por el descubrimiento, en 1979, de un yacimiento de petróleo bruto de alta calidad en la parte Sur-Este de los grandes bancos.

Numerosos depósitos naturales y ríos producen la mayor parte de la energía hidroeléctrica de la provincia gracias a las numerosas instalaciones hidráulicas acondicionadas durante los años 60 y 70. Siendo una de las más importantes, la central hidráulica construida en el río Churchill, en el centro de El Labrador, que funciona desde 1972. La abundancia de esta hulla blanca, con un coste de producción poco elevado, ha estimulado el

crecimiento de industrias de fuerte consumo de energía, las de la pasta y el papel, refinado del petróleo y de la reducción eléctrica del mineral de fosfato, en particular. Las fábricas de papel de periódico de Grand Falls y Corner Brook, construidas, respectivamente, en 1909 y 1925, no han cesado de modernizarse. La producción anual es actualmente de 280.000 toneladas en Corner Brook y de 260.000 toneladas en Grand Falls.

La pesca continua siendo el sector clave de la economía. Antiguamente, Terranova vendía principalmente bacalao salado; hoy exporta, sobre todo, productos congelados. Estos productos han creado una industria de transformación alimenticia importante. Además, la necesidad de asegurar a las fábricas de transformación un abastecimiento regular en materias primas ha estimulado la explotación de especies antes poco utilizadas que no se encuentran más que mar adentro: la escorpión, el abadejo, por ejemplo.

Terranova ha conocido desde siempre una agricultura de subsistencia, cultivando verduras los pescadores y criando aves de corral para sus propias necesidades. (Se cultiva con éxito el nabo, la col, la patata, el heno, los pastizales y varias especies de bayas.) Pero las tierras cultivables son raras y no existen más que 878 explotaciones agrícolas. Sin embargo, desde los años 50 Terranova produce una gran parte de la leche que consume.

La bien conocida hospitalidad de los habitantes de Terranova, añadida a los variados y espectaculares paisajes de la provincia, a la tranquilidad de sus pequeños puertos aislados, explica el creciente éxito del turismo en Terranova. El aficionado al aire libre puede hacer camping en los numerosos parques provinciales y en los dos parques nacionales (Terra-Nova, en el Este, y Gros Morne, en el Oeste). Se puede practicar el remo y los deportes acuáticos en los miles de lagos y bahías, pescar la trucha o el salmón en agua dulce, el bacalao o el atún rojo gigante en el mar y también cazar el caribú (especie de reno) y el oso negro. Terranova posee también numerosos lugares y monumentos históricos interesantes. Signal Hill, por ejemplo, que domina San Juan, es un parque nacional. Desde esta colina, el ingeniero italiano Marconi captó el primer mensaje en código morse enviado desde el otro lado del Atlántico. Cap Spear, situada a algunos kilómetros de San Juan, es el punto más al Este del continente (2.639 km. le separan de Irlanda). Allí se encuentra el faro más antiguo de América del Norte.

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Con una población costera numerosa, la vía de agua se ha convertido, naturalmente, en el medio tradicional de transporte. Aún en la actualidad, el transporte del correo y de los viajeros, a lo largo de la costa y entre Terranova y El Labrador, se hace en pequeñas barcas de motor. El avión aparece también como un medio práctico de transporte para Terranova, cuyas principales ciudades están unidas a otras ciudades canadienses por frecuentes vuelos. Además, el avión toto-terreno y el helicóptero se adaptan perfectamente al transporte de los pasajeros y de las mercancías en las regiones más alejadas de la prona. Algunos terranovenses de pueblos aislados encuentran natural, por ejemplo, ver llegar al médico por vía aérea.

El aeropuerto internacional de Gander, el mayor aeropuerto de Terranova, es conocido en el mundo entero por el importante papel que representó en los comienzos de los vuelos transatlánticos y durante la segunda guerra mundial: todos los aviones llegados de Europa o dirigiéndose allí debían detenerse en Gander para abastecerse. Un museo, instalado en el mismo aeropuerto, recuerda la historia de los primeros vuelos transatlánticos. Cabe señalar también que el primer vuelo transatlántico sin escala salió de Lester (cerca de San Juan) el 14 de junio de 1919.

Desde 1949, Terranova ha mejorado considerablemente su red de carreteras, la cual cuenta con 10.156 km. (1980). La provincia posee también 1.773 km. de vía férrea (1980).

Si el barco, el auto, el tren, el avión permiten a los viajeros descubrir los rincones más aislados y



Terminó la regata, una vez más ganó Orio. Los remeros elevan sus remos en señal de victoria, el patrón ondea la bandera conquistada. El puerto d

La gran regata en la bahía de la Concha

Orio, campeón

Las competiciones de remo fijo, cuyo máximo exponente son las regatas de traineras, gozan desde hace media docena de años de una especie de "edad de oro". Se vivió durante varias décadas una profunda crisis, desaparecían los clubs de remo, faltaban com-

peticiones... Todo hacia pensar que el remo, en la modalidad de banco fijo, no iba a poder salir del trance agónico en el que se encontraba.

No fue así. El banco móvil, el remo olímpico fue el detonante salvador. Los remeros vascos

—la trainera, en donde se "vive" de verdad es en Guipúzcoa y Vizcaya, con menor proyección en Cantabria e inferior en Asturias y Galicia— se encuadraron en agrupaciones olímpicas. Unos destacaban en el skiff. Otros, en el cuatro con o sin timonel. Mu-



San Sebastián bulle de expectación y entusiasmo.

de la trainera

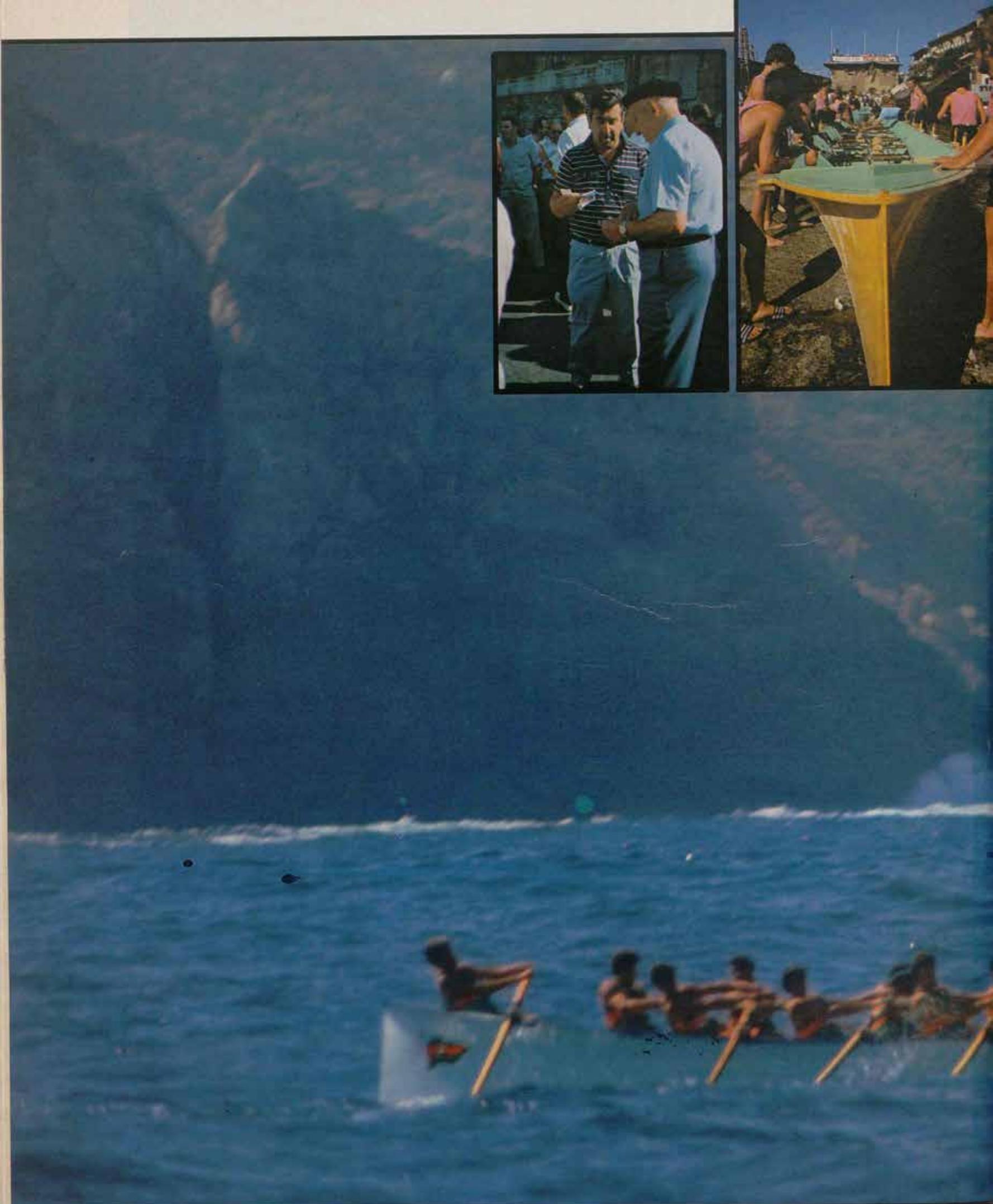
chos, en el ocho con timonel, que es la reina del banco móvil. De esta forma consiguieron entrenar a diario, invierno y verano. El remo olímpico exige una preparación exhaustiva, integral. Ya no vale el remero con una única arna; la fuerza bruta. Al remero

hay que exigirle técnica, estilo, dosificación de esfuerzo... Y si con el entrenamiento a diario se lograba una continuidad de preparación, las pruebas de banco fijo significaban, para los remeros, la posibilidad de una más fuerte compensación económica, gracias a

la cuantía de los premios existentes en las regatas de traineras. Así, al llegar al verano, los remeros olímpicos abandonan el banco móvil, sus frágiles y rápidas embarcaciones, para pasar a las pesadas traineras. Se había con-

(Pasa a la página siguiente)

Texto:
JOSE MARIA DE JUANA
Fotos:
LOLA HERAS



La gran regata de traineras

(Viene de la página anterior).

seguido, gracias al remo olímpico, revitalizar el remo en banco fijo. Había clubs, había remeros, había pasión deportiva.

Ahora, recientemente, se celebraron en aguas alemanas de Duisburgo los Campeonatos del Mundo de Remo en Banco Móvil. España tuvo una destacada participación, logrando incluso varios títulos mundiales. Pues bien, remeros de Fuenterrabía, Santurce, Kaiku (Sestao), Orio, Pasajes de San Juan y San Sebastián, junto con deportistas de otras regiones, formaban parte de las tripulaciones campeonas del mundo. Todo un dato. Luego esos remeros olímpicos han destacado también en el banco fijo, en la trainera.

LA REINA DE LAS REGATAS

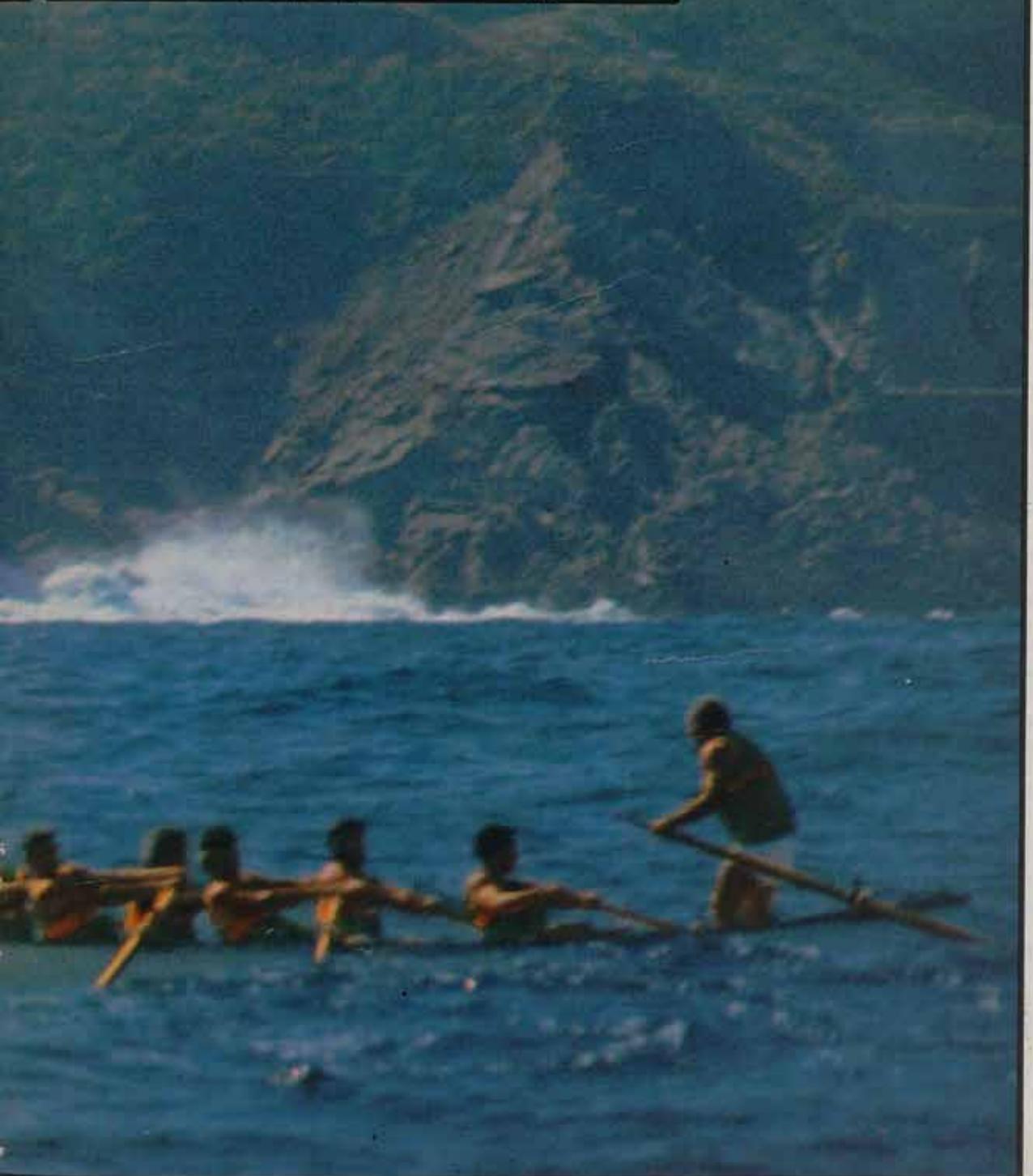
Hablar de regatas significa hablar de manera especial de las de la Concha. Todo remero sabe que tiene cita en San Sebastián, en los dos primeros domingos de septiembre. Es una tradición que arranca nada menos que en 1890. Además del premio en metálico —el más importante de todo el calendario— está en juego la bandera de San Sebastián, blanca con un pequeño cuadrado azul en el ángulo superior izquierdo. No hay trofeo más importante y anhelado. Conseguirlo significa pasearlo en triunfo hasta el pueblo de la trainera vencedora; significa, también, ser recibidos en su propio Ayuntamiento y significa, por último, que el patrón, con todos sus hombres alrededor, exhibirá orgulloso la bandera donostiarras desde el balcón principal de la Casa Consistorial, ante

(Pasa a la página siguiente)

La regata. Los remeros de "Ur-Kirolak", de San Sebastián, en pleno esfuerzo, a punto de aprovechar la ola que les alcanza. En la fotografía de arriba, a la izquierda,

las apuestas, de persona a persona, en "Portaletas", junto al muelle donostiarra. La regata tiene apuestas oficiales, pero las mejores son las individuales.

Apuestan todo: hasta los segundos que una trainera sacará sobre otra. En el centro, los últimos preparativos de la trainera "Eugenio ta Benito", de Pasajes de San Juan.



La gran regata de traineras

(Viene de la página anterior)

el entusiasmo, los aplausos y los vitores de todo un pueblo reunido para festejar a sus remeros.

Orio es quien más veces se ha llevado a su pueblo la bandera de San Sebastián. Veinticuatro tienen en su poder. Un record. Otros triunfadores han sido Kaiku, Pedreña, Fuenterrabía, Pasajes de San Juan, Aguinaga...

Hay algo que conviene recordar. Kaiku, de Sestao, ha sido la trainera triunfadora, la gran campeona de los últimos tres años. Con la ayuda de un oriotarra, José Luis Korta, los vizcainos lograron imponerse dentro del banco fijo, bien en aguas tranquilas, como las de la ría del Nervión, o bien en aguas a veces peligrosas, las de la Concha donostiarra.

La trainera, de mayor tamaño y peso que la que conocemos hoy, era la embarcación de los pescadores norteños. En ellas, en cuadrillas, salían a la mar. Bocaban duro, luchaban contra los temporales y regresaban a puerto con la pesca obtenida tras una agotadora jornada de trabajo.

Poco a poco fueron naciendo competiciones deportivas con aquellas mismas traineras. Primero, el reto de pueblo a pueblo, la honrilla de ser los mejores, con apuestas de por medio. Se jugaban hasta los caseríos, los bueyes, los campos en propiedad. Hay una regata memorable en este sentido. La fecha es la del 22 de julio de 1719. Ha llovido mucho desde entonces. En aquella jornada, Bermeo y Mundaca se jugaron la isla de Izaro. Ambas villas vizcainas se disputaban la propiedad de la isla. No llegaban a acuerdo válido. Al final, el todo por el todo: quien venciera en la regata de traineras se quedaría con Izaro para los restos. Ganó Bermeo. Hoy, dos siglos después, Izaro sigue siendo propiedad —sin reclamación alguna— del Ayuntamiento bermeano.

Ahora la trainera pesa doscientos kilos como mínimo y tiene doce metros de eslora. A bordo van trece remeros y el patrón. Al patrón corresponde marcar el ritmo de paladas de sus hombres, así como llevar la trainera a favor de corrientes. Las regatas de la Concha se disputan a la distancia de tres millas, en mar abierto, con una única ciaboga. En el Nervión, en Santander, en La Coruña, en muchos otros lugares, las regatas se disputan realizando dos veces el mismo recorrido; es decir, con tres ciabogas. Ni que decir tiene que el patrón tiene un papel fundamental en la ciaboga, al igual que el proel, el aurreko, una especie de "contrapatrón", quien se encargará de frenar la trainera. El resto de los hombres estarán bogando unos, y cuando los otros para lograr una ciaboga lo más perfecta posible.

Si bogan en mar abierto, el patrón será quien deba sacar partido a la ola, aprovechando el empuje de la misma, aumentando si es necesario, en los momentos precisos, las paladas de su cuadrilla marinera. Es la grandeza de la Concha. Hay veces que da la impresión de que las traineras van a ser tragadas por la mar. Y

no es la primera vez que tal cosa sucede. El patrón provoca la txampa, la boga a favor de la ola para avanzar con mayor rapidez. Y en el buen aprovechamiento de las olas es en donde se pueden obtener esos segundos necesarios para alzarse con el triunfo final.

A todo esto, miles y miles de personas se congregan en la isla de Santa Clara, en el monte Urgull, sobre el Acuario o sobre el vivero de langostas, para animar, aplaudir y presenciar la prueba. Habrá gente que con prismáticos y desde el monte Igueldo observe perfectamente la ciaboga, cronometrando los tiempos parciales y comentando la pericia de los remeros y patrones en tan importante momento. Luego, la bahía de la Concha estará repleta de embarcaciones, perfectamente alineadas fuera del campo de regatas. Y tras las traineras, en la segunda tanda y de regreso a la bahía, otras muchas embarcaciones, canoas, yates, pesqueros, irán haciendo sonar las sirenas en apoyo de sus remeros preferidos.

A lo largo del paseo de la Concha, miles y miles de personas observarán las txampas finales, los últimos trescientos metros de recorrido, la emoción del final.

Es, sin duda, un espectáculo único. Vale la pena ir a San Sebastián, hacer turismo en los dos primeros fines de semana de septiembre para ver las regatas, el increíble espectáculo de todo un litoral cántabro pendiente de los mejores remeros del año, de las ocho mejores embarcaciones del Norte. Es un espectáculo muy superior, por supuesto, a la prueba del Campeonato de España, en la que hay que dar entrada a traineras gallegas y asturianas, hoy por hoy muy inferiores a las mejores de Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa. Todo hace indicar —y ojalá pronto sea realidad— que el remo gallego está renaciendo, que comienza a despertar el interés por la competición deportiva dentro del banco fijo. Si Galicia responde, Asturias —emparedada entre unos y otros— también podrá figurar entre los grandes, de aquí a unos años. En la actualidad, el remo asturiano, dentro del campo de la trainera, está en franca desvalorización. Pero esa sería otra historia.



La regata. Orio se dispone a efectuar su ciaboga, a milla y media de la costa.

Este año las regatas donostiarras se han disputado con problemas, con tensiones. Hubo fallos de cronometraje en la prueba de clasificación, de selección de embarcaciones, ya que eran muchas las que querían competir, para unas regatas que no admiten más que a ocho embarcaciones, divididas en dos tandas. Los cuatro mejores tiempos de la primera jornada lucharán en la segunda, en una misma tanda, para la consecución de la bandera, mientras que los cuatro peores tiempos lo harán por su cuenta, en la regata de consolación, pero sumando siempre los tiempos de ambas jornadas, cara a la clasificación final.

Pues bien, en la regata previa de selección de embarcaciones, prueba también disputada en la Concha, los cronometradores se equivocaron y dieron clasificados a unos, y luego, a otros. Que si Orio tenía que estar eliminada, que si Pedreña, que si Castro Urdiales... Dimes y diretes. Encuentros de todo tipo y al final, el boicot de Kaiku, Castro-Urdiales y Zumaya, negándose a competir —estando ya clasificadas— en protesta por la inclusión de Orio.

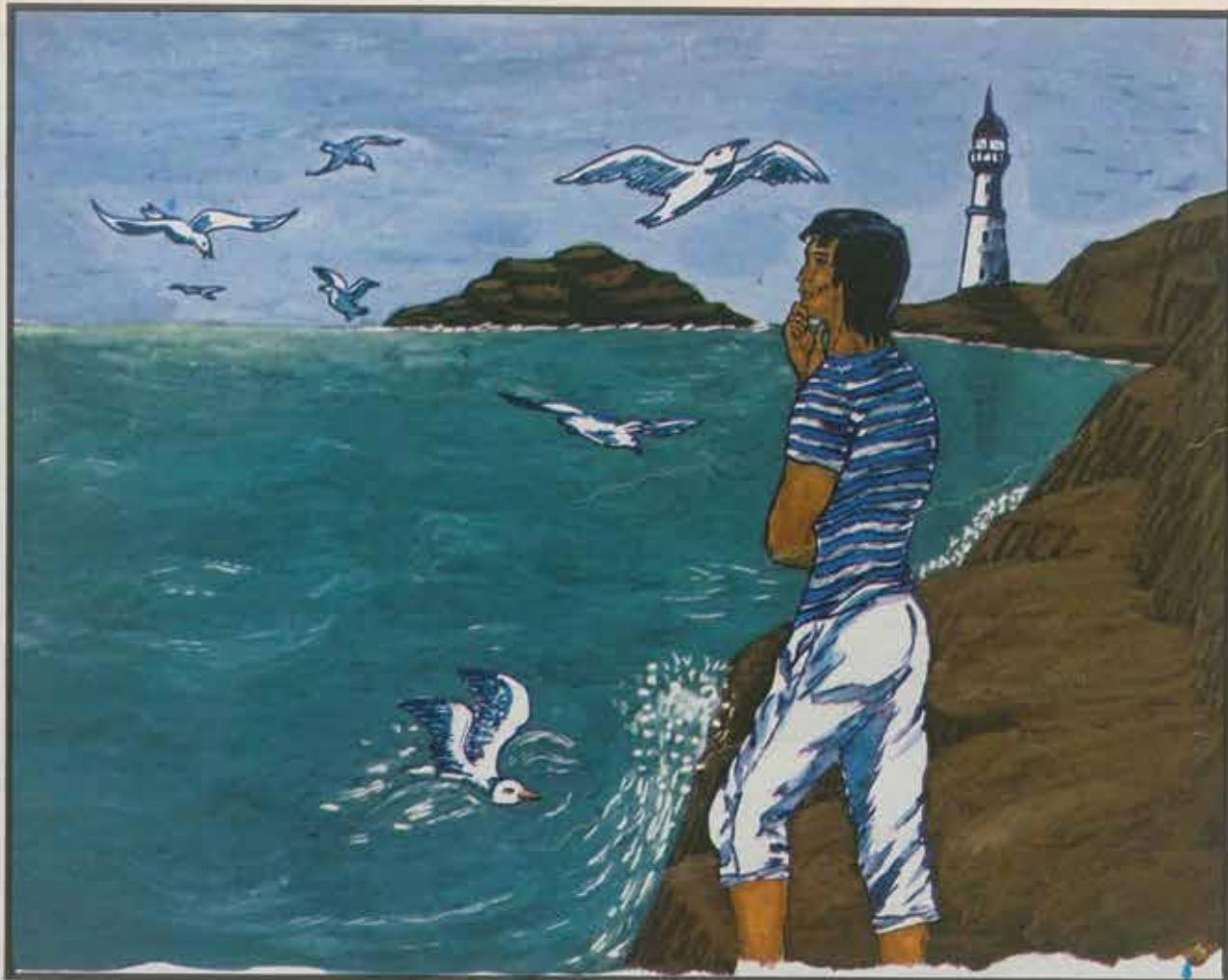
Pero en la presente temporada, Orio volvió por sus fueros. Han ganado con autoridad. Kaiku ha perdido la supremacía y no sólo ante Orio, sino también ante los guipuzcoanos de Zumaya. Orio y Zumaya han sido los grandes campeones del año. Ante las regatas de San Sebastián, la no presencia de los oriotarras significaba para Zumaya la consecución del primer puesto. ¡Y como había serias dudas en torno a su preclasiación!... Pero al final se decidió que Orio podía regatear, que estaba entre las mejores, que tenía derecho a participar en la Concha en pos de la bandera de la ciudad. Zumaya se negó. No aceptó el fallo oficial.

Y Orio ganó de calle. Tras él se clasificaron los donostiarras de Ur-Kirolak, Pasajes de San Juan, Fuenterrabía y Donostia.

Pero eso es historia. Lo bonito, la fiesta del remo, el ambiente de los bogadores, la preparación de las traineras, el mundo del banco móvil.

UNA ISLA EN JUEGO

Antes de finalizar, unos datos sobre la trainera, sus orígenes, sus características.



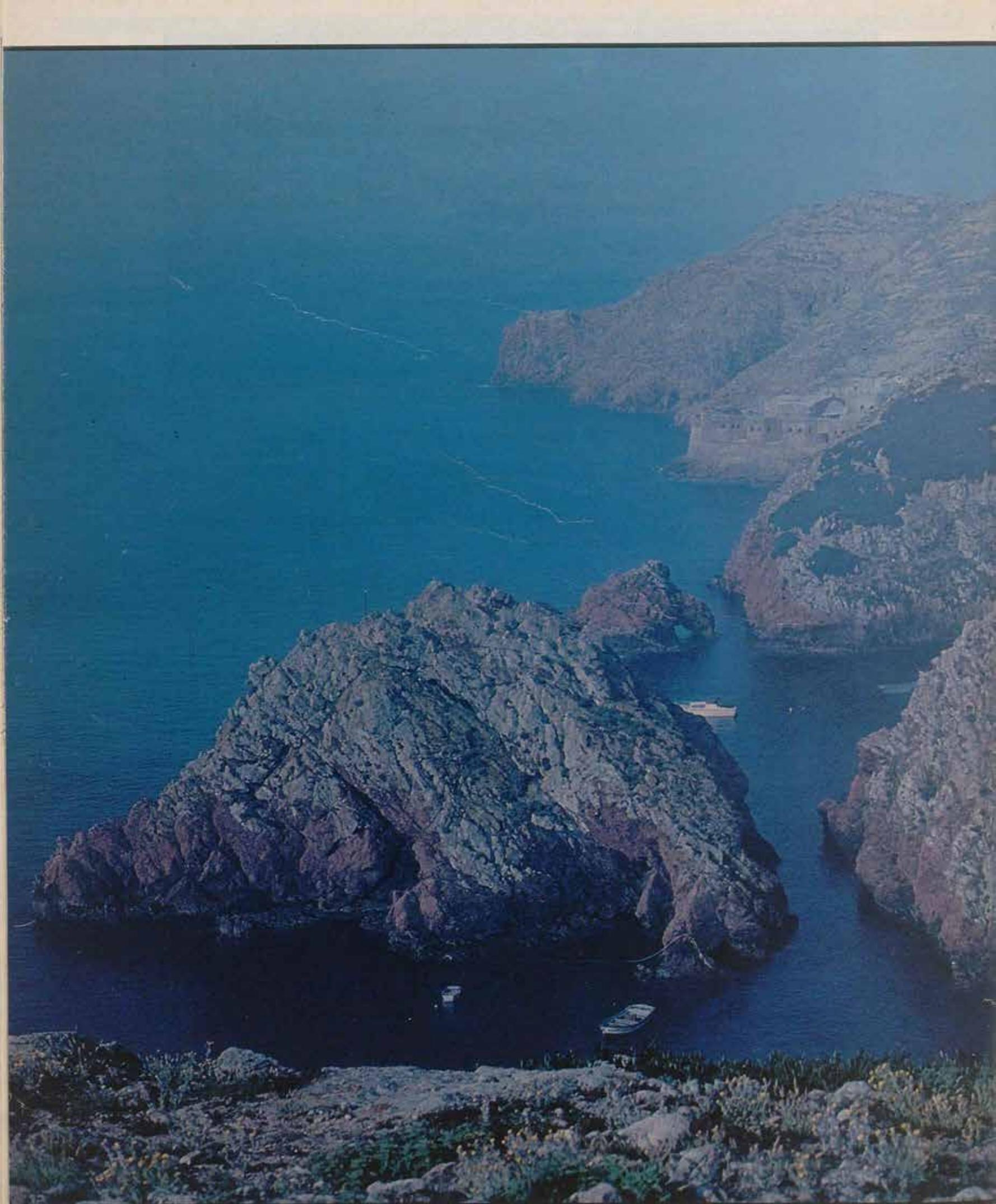
C. MORAL

Por la proa...

¡Berlengas!

ESTANISLAO FERNANDEZ DE LA CIGOÑA,
texto y fotos

No es posible que haya navegante en España que no conozca Berlengas. Era yo todavía “agregado”, ahora prefieren llamarse “alumnos”, cuando pasé mi primer temporal a la capa, en la ruta de Vigo a Canarias, y allí, donde la Península tiene su nariz, no hacia la punta, sino hacia el puente, se erguían y se yerguen fantásticas unas islas que en aquellos momentos representaban un serio peligro, pues el fuerte mar y viento del Sudoeste nos aconchaban sobre ellas. Era mi primer encuentro. Después, a lo largo del tiempo, muchísimas veces más pasaría a su vera, subiendo hacia el Norte, viajando hacia América o camino de África. A dondequiera que fueras, ellas estaban y seguirán estando siempre en la ruta.



Toda la costa es alta y escarpada.



Puerto de las islas Berlengas.

¡Berlengas!

Hubo un momento en que su fisonomía se me hizo familiar de tanto verlas, pero lo hacia a prudente distancia, para evitar los bajos de roca viva de que están sembradas sus cercanías. Con los prismáticos, divisaba perfectamente la parte alta donde se asienta el faro y en el costado una construcción antigua: el fuerte de San João Baptista.

—Es un penal —me dijo un día el capitán.

Y yo lo creí. Pues estaba de moda, tanto en España como en Portugal, recluir a los disidentes en islotes recónditos; Alborán, Alhucemas, Vélez de la Gomera o Annobón. Pensé que así debería ser para evitar las fugas, persuadir a los disolos y erradicar, por las bravas, la comunicación, ya que en una dictadura de corte militar es tremendo pecado pensar diferente.

Tomé los prismáticos y sobre las escarpaduras de unos acantilados a pique pude observar una larga escalerilla que bajaba serpenteano desde el faro hasta la prisión y, hasta si me apurara, en el alto del fuerte, una bandera deslucida por el viento del océano y la lluvia del invierno pregonaba claramente el carácter militar de la vieja construcción. No había árboles que disimulasen los enormes desniveles que los siglos fueron produciendo en el relieve isleño, por lo que, vista a distancia, no era sino una pared vertical, horadada en su base cien veces por la acción continuada de un mar siempre bravo.

VEINTE AÑOS DESPUES

El "alumno" de entonces, cansado de cruzar el océano, buscó en tierra el "modus vivendi" que le permitió liberarse de seguir navegando. Atrás quedaron millas y millas en derrotas interminables, horas y horas de guardia, exámenes, títulos, cabreos y recompensas, países lejanos, aventuras y sobre todo recuerdos. La lejanía en el tiempo hace ahora el milagro de que todo se vea por el lado bueno y uno se olvidó para siempre del tedio de seis horas continuas de guardia, de las malas comidas de a bordo, y hasta casi diría de las discusiones interminables con capitanes primitivos e intransigentes que miraban el barco como el bien más preciado y no perdonaban jamás que la juventud prefiriera, cuando la ocasión se terciaba, el amor al deber.

Pero las islas fueron a todo lo largo del tiempo el pensamiento constante de algo realmente existente y como la promesa incumplida que deja siempre una inquietud desvelan-

te, volvi para verlas, pero no de pasada y con prismáticos, sino para descubrirlas un poco y matar así el gusanillo de que algo bonito y cerca no era asequible.

BERLENGA LA VELHA

A una hora de Peniche, dando tumbos en un mar que es océano abierto, el pequeño transbordador "Cabo Alvear Pessoa", con el radar en marcha permanente, va horadando la niebla de la mañana. El patrón, en el puente, atento a los ecos que el nutrido tráfico provoca, pues el canal entre Berlengas y Peniche, ancho y seguro, es aprovechado por todos los barcos que se dirigen hacia el Norte o que del Norte van al Sur, me dice que hoy el tiempo es bueno. No me asustan a mí cuatro olas de varios metros, pues ya la salitre de furias y tempestades me había empapado en raciones continuas de ocasiones.

Acerquémonos a Berlengas, intenté ir más allá de la niebla. Limpie el cristal buscando las islas por la proa, pero el patrón me dijo:

—La niebla es muy densa; no podrá verlas.

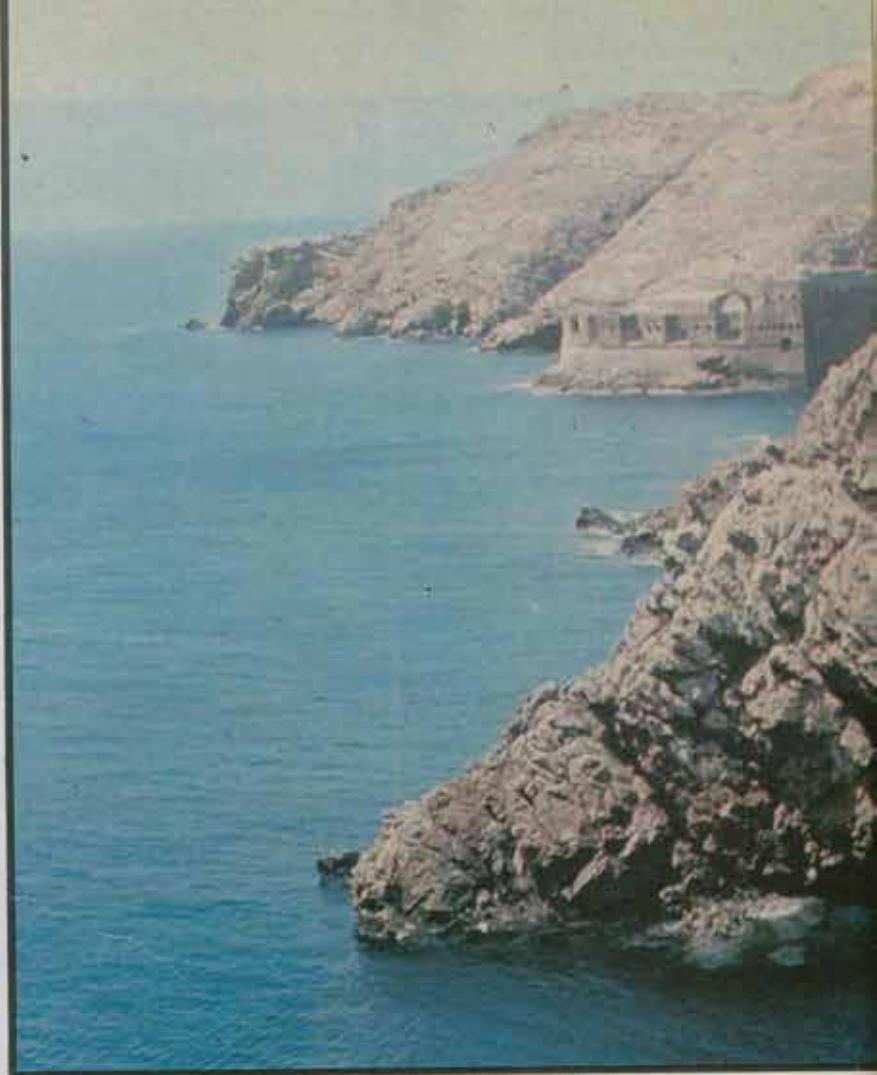
Escuché la sirena de un barco por estribor, pero el patrón permaneció tranquilo, aunque en el radar tenía localizados casi una veintena de ecos, a los que no les prestaba atención.

—Son pesqueros. Este es un caladero muy concurrido.

Surgiendo entre la bruma fantasmagóricamente, altas como una catedral gótica, aparecieron a la vista. Se diría, ante la espectacularidad que mostraban: escarpadas, llenas de cuevas, con bóvedas y arcos, entrantes y salientes y por su color, rosa fuerte, que nos habíamos desplazado cientos de millas y que estábamos ante las islas volcánicas de la Macaronesia.

Entrando en una angostísima bahía, protegida por un islote, se encuentra el muelle, y en la ladera de la montaña, encima mismo, el pequeño poblado de casitas iguales y modernas de los pescadores. Sobre una pequeña terraza, adornada de almendras de piedra, simulando un fortín, ondea la bandera portuguesa. A la izquierda, un restaurante moderno destaca por sus ventanales enormes.

Desembarco entre varios cientos de turistas que con el buen tiempo se acercan a las islas, hoy convertidas en Parque Natural, por los valores ecológicos e históricos que encierran, en busca de paisajes agrestes, playas recónditas, pero sobre todo de peces,



Vegetación rala y pobre domina la isla.



Pollitos de cormoranes moñudos.



Conjunto de archipiélagos de la mar Caronesia: I. Cabo Verde. I. Azores.
I. Madeira. I. Canarias. I. Salvajes. I. Berlengas.

La isla Berlenga

La isla Berlenga, a 10,5 kilómetros de cabo Carboeiro (Portugal), tiene una longitud de 1.500 metros de largo por una anchura máxima de 400 metros. Forma, junto con las islas Estelas y Farilhoes, un pequeño archipiélago muy utilizado por los pesqueros por la abundancia de especies que lo habitan. Convertidas hoy en Parque Natural, son cuna de numerosas aves marinas. Situadas en la ruta habitual del tráfico marítimo peninsular, no hay marino mercante, de pesca o deportivo, que no haya pasado por sus aguas.

MACARONESIA. —Se conoce por Macaronesia el conjunto de los archipiélagos de Azores, Madeira, Canarias, Salvagen y Cabo Verde. Todos ellos de origen volcánico.

enormes y sabrosos peces, que los pescadores de caña capturan sin grandes dificultades.

ASCENDIENDO HACIA EL FARO

Cargado con la mochila, inicio un camino empinado por una especie de estrecha carretera encementada que me va a permitir, al poco tiempo, contemplar el paisaje desde una muy diferente perspectiva. La vegetación en este primer tramo es colonial y está compuesta por la flor de cuchillo ("Carpobrotus edulis"), precedente del Africa Meridional, y por la pita ("Agave americana"), que, como su nombre científico indica, procede del Nuevo Continente. Multitud de lagartijas de Bocage ("Podarcis bocagei"), de verdes lomos, toman el sol sobre el cemento. Algunas, descoladas, señalan que no gozan de todo el respeto que debieran en una zona que, como reza el cartel, está considerada Reserva Integral. El camino asciende en cuesta cada vez más pronunciada hasta llegar a una especie de mirador donde aparece la isla dividida en casi dos partes por dos increíbles y estrechísimas bahías, pasando la carretera sobre el istmo. La parte del Norte, donde se asienta el pueblo, es Berlenga la Velha; la parte del Sur, simplemente Berlenga.

Baja una mujer con un burro que lleva sobre las alforjas un par de bidones; es el gasóleo que el faro consume y que es transportado por medios tan primitivos como ecológicos. A la izquierda, y a la orilla del mar, sobre un pequeño islote, queda el fuerte de San João Baptista. Ahora lo puedo ver a vista de pájaro. Unas escaleras con más de 300 altísimos peldaños me llevan hasta él.

—¡Es el penal! —recordé.

Mis largas piernas me dolían por el esfuerzo de unos escalones construidos para gigantes. A la entrada, después de haber superado por medio de varios puentes tendidos de islote en islote, una pequeña plaza donde la bandera portuguesa ondea. Atravieso la puerta de una construcción antigua, robusta, hecha con el granito rojo de la isla, que le da el asombroso aspecto de un castillo rosa, y me encuentro con el albergue que los Amigos de Berlenga, asociación cultural que tomó a su cargo la explotación del parador sin fines lucrativos, tiene durante la temporada de verano en funcionamiento.

No hay penal. Acabada la dictadura, que sometió la península a la marcha militar de trompetas, tambores y gaitas, ya cada cual marca su paso, el que más le agrada, y los penales se abrieron para dar libertad a unos presos que jamás debieron serlo. Hoy, San João Baptista alberga los huéspedes voluntarios que desde su propia habitación, con



Nido de gaviota argéntea. Más de 4.000 hay en la isla.



Estas señales, a lo largo de los caminos, recuerdan el valor ecológico de las islas.



¡Berlengas!

enormes cañas, pescan dia y noche, o siempre que se les antoje, los grandes sábados que viven en el arrecife de rocas sobre el que se asienta.

— No hay habitación, señor. Todas están ocupadas.

Y no me extrañé en absoluto, ya que cobraban solamente 180 escudos por dormir, pero, eso sí, uno tenía que hacerse la cama y demás, que por tan pequeña cantidad no se pueden esperar muchas cosas.

Me tiro al agua helada y transparente, de un color verde claro, desde el pequeño muelle de la fortaleza, para refrescarme del agobio de tener que subir ahora lo que tanto trabajo me había costado bajar, e inicio la escalada, y nunca mejor dicho, que me va a poner nuevamente junto al faro, elevación máxima de la isla a 114 metros de altura.

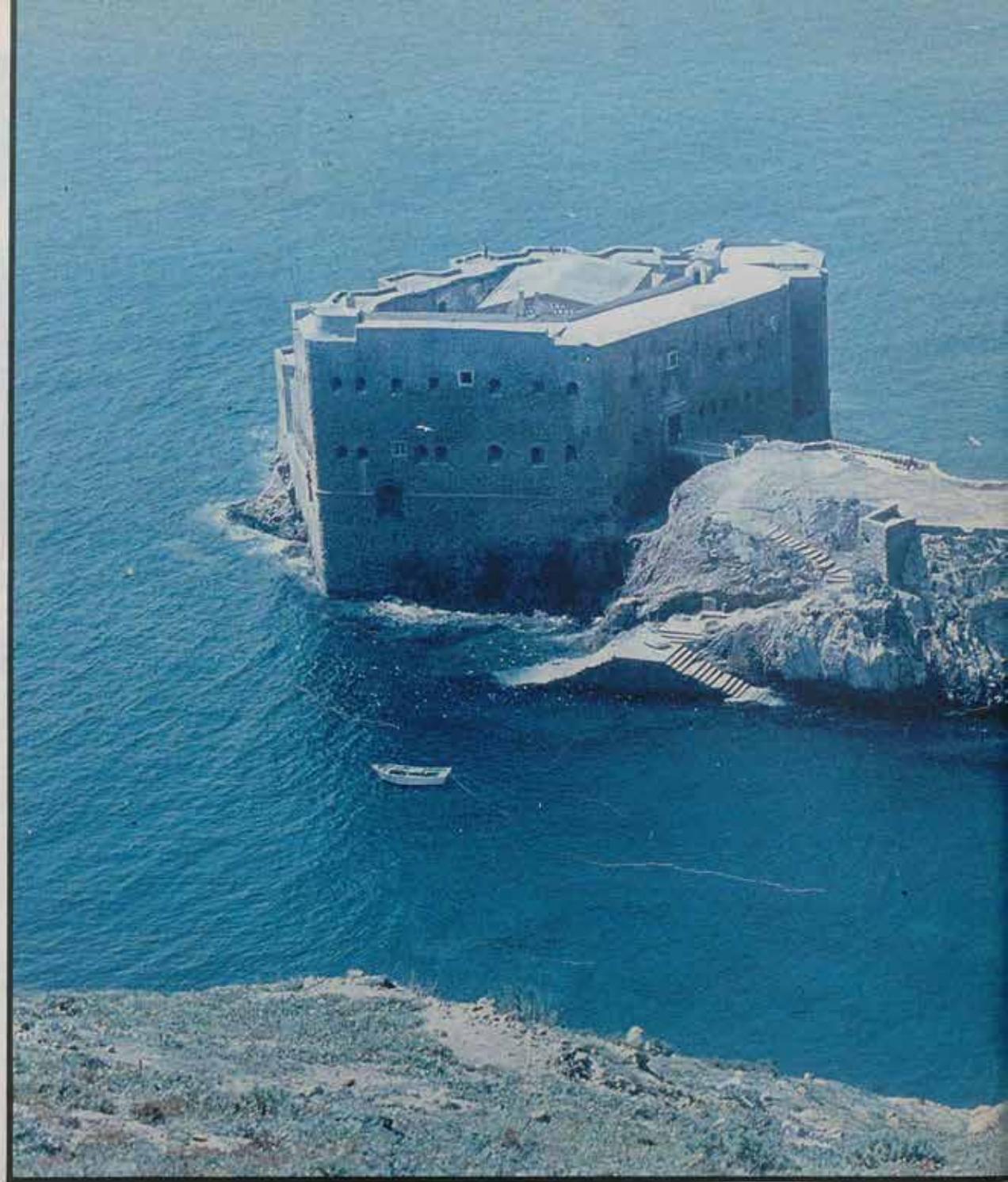
Mientras subo y descanso, observo los nidos de las gaviotas argentinas ("Larus argentatus") al lado mismo de las escaleras. Hay una muy agresiva que me da unas pasadas tremendas, intentando picarme, al tiempo que grita desafiadamente, y me parece muy bien. Yo soy el intruso, estoy en su territorio y ella defiende lo que es suyo: su nido, sus hijos, su terreno. Me bato en retirada pensando en el respeto que los hombres debiéramos tener con los animales, porque ellos, al igual que nosotros, tienen dos derechos fundamentales: la vida y la libertad.

El farol, como los portugueses llaman al faro, es una serie de construcciones, con cuadras, almacenes y viviendas, además de una torre donde se ubica la linterna. Todo está como abandonado; cristales rotos, tejados caídos. Pero dos cosas destacan por su inmaculada presentación y cuidado: la torre y la bandera. Durante el día, unas cortinas cuidan que el sol no penetre en el interior de los prismas que agiganta los rayos que la camisa ignea origina. Por la noche, descorridas, se puede observar el rayo de luz a más de 20 millas y los barcos saben entonces que tienen que situarse inequivocadamente si no quieren acabar destrozándose entre los arrecifes, islas e islotes que componen el archipiélago de las Berlengas.

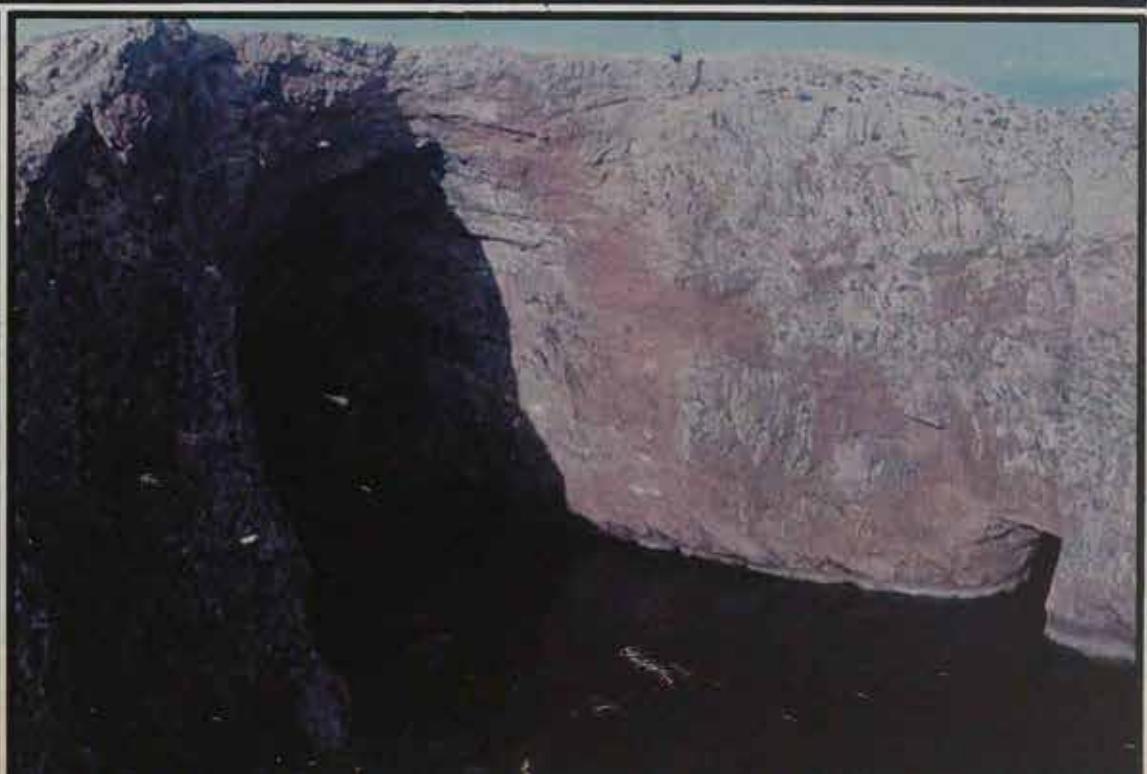
LAS AVES MARINAS

La creación de Reserva Natural para las islas surgió de la inquietud por conservar su estado primitivo y la posibilidad de que diferentes aves, sobre todo gaviotas, aros, pardelas y cormoranes, pudieran seguir re-

Los cormoranes se reúnen para pescar en las aguas clarísimas de la Gran Berlenga. En la foto de la derecha, la Cueva de los Sueños y la Gran Fura da. Dos lugares muy próximos, dignos de visitar.



Primero fue fortaleza, después prisión, por último albergue.



producéndose sin la interferencia humana.

Escapar de la tentación, para un naturalista como yo, de no escribir sobre las aves marinas me es imposible, porque pienso, y no sin razón, que mi ida a Berlenga se debe, sin duda alguna, al fascinante atractivo que las aves ejercen sobre mí. Me seducía, sobre todo, la posibilidad de encontrarme a las pardelas cincuentas (*"Calonectris diomedea"*), aves que no tenemos en Galicia y que yo tantas veces había visto volando sobre la superficie del mar, en plena nidificación. Y recorri las islas de arriba abajo, buscando en todos los agujeros, sobre todo en las huras de los conejos, hasta que di con ellas.

Las gaviotas argéntreas (*"Larus argentatus"*), en un número comprendido entre 4.000 y 5.000 parejas, llenaban prácticamente la isla entera. Cormoranes moñudos (*"Phalacrocorax aristotelis"*) y aros (*"Uria aalge"*) parecían relegados a los acantilados verticales de la parte Norte, cercanos al islote Maldito, donde en pequeñas repisas podían verse agrupados. Escasísimas parejas de gavota sombra (*"Larus fuscus"*) —dos solamente— ocupaban terrenos llanos próximos al faro y a los depósitos de captación de aguas, demostrando así la gran expansión experimentada por esta especie hacia el Sur de Europa.

UN BUEN RESTAURANTE Y UN MEJOR COCINERO

Volví al puerto y encontré en el Pavilhão Mar e Sol una habitación con baño que encantó a mi mujer y nos fuimos a comer. Entonces, ¡ah, entonces! —y no lo digo por hacer propaganda, porque no hay competencia en la isla, ya que es el único existente— pudimos saborear la caldeirada a la Berlenga o el arroz con marisco que las manos de Manuel Jordão preparaban con sumo cuidado.

Cuando dos días más tarde emprendimos el regreso, prometimos volver nuevamente, pues aquella soledad de soledades que son las islas Berlengas te llenan pero no te empachan, y es sólo cuando las dejas que te das cuenta que si hay en la Tierra un lugar hermoso, tranquilo, donde el tiempo no cuenta, es allí, en mitad del océano, teniendo como únicos ruidos el estruendo del mar rompiendo sobre el cantil y el grito continuado de las aves marinas que escogieron Berlengas para cumplir el mandamiento divino de crecer y multiplicarse.

Doce familias de pescadores quedan en Benidorm

"Boliche" y "agulla", dos tradiciones pesqueras

Hoy Benidorm es una de las ciudades turísticas más importantes del Mediterráneo. Han bastado apenas treinta años para que este pueblo eminentemente marinero se convirtiera en una ciudad de trescientos mil habitantes durante los meses de verano. En la actualidad quedan apenas doce familias de pescadores en activo; el resto de antiguos pescadores o están jubilados o han tenido que bajar a tierra en busca de un sueldo más seguro. Sin embargo, se siguen conservando dos hermosas tradiciones pesqueras como son la del "boliche" y la de la "agulla".

HASTA los primeros años de la década de los cincuenta existía una almadraba en Benidorm. Su origen podía remontarse varios milenios en la historia del Mediterráneo y era lugar de paso obligado para los atunes. Los romanos, al llegar a estas tierras, se asombraban de la capacidad de preparar y conservar salazones y una pasta riquísima, elaborada con anchoas, que tenían los marineros iberos.

Todavía puede contemplarse en el Ayuntamiento y el museo local enormes maquetas de las famosas almadrabas en las que se capturaban varios miles de toneladas de atún. Aquellos experimentados pescadores que entablaban verdaderas batallas desde sus frágiles embarcaciones ("llaguts"), tiñendo de rojo las aguas de la bahía, hasta vencer a los enormes atunes, siguen conservando con orgullo estos tipos de pesca, que aunque antiguos son todavía desconocidos en otras aguas y otras tierras.

"BOLICHES" PARA PESCAR "GERRETS"

La cita es a las cuatro de la madrugada. Antes de salir se impone tomar un café para despejarse y la escena es de lo más curiosa. Suecos, daneses, franceses, alemanes... van hacia sus respectivos hoteles y se paran un momento a observar ese grupo de veinte marineros que preparan sus barcas. La noche es oscura y mientras nosotros somos incapaces de ver un metro por delante de nuestra nariz, los acostumbrados ojos de los pescadores divisan perfectamente la silueta de la conocida isla de Benidorm. Este es el lugar ideal para la práctica del "boliche", desde el mes de febrero hasta finales de abril.

Una vez en tierra, ya desembarcados y pisando la isla, las tres barcas comienzan a trazar un círculo con la red o "xarxa" en pleno corazón de la noche, y tan sólo se escuchan de vez en cuando los órdenes del patrón mayor y el ruido acompasado de los motores. Por fin, desde las barcas se lanzan los cabos de la red a tierra y se inicia la recogida del boliche desde dos rocas próxi-

mas. Diez sombras en cada lado de la red se esfuerzan ritmicamente para ir extrayendo la "xarxa", y cuando el dolor en las manos empieza a ser intenso, empiezan a verse los pequeños reflejos plateados de los "gerrets".

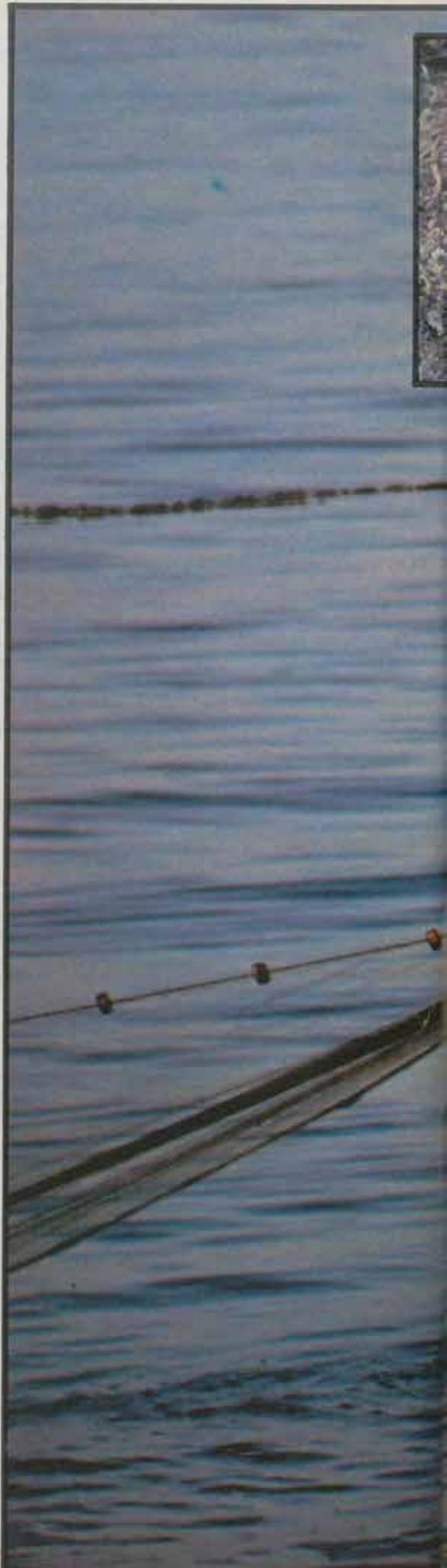
Esta pesca terrestre debe concluirse antes de que apunten las primeras luces del alba, pues esta especie se interna mar adentro al amanecer, salvo en los días de fuerte temporal de Levante, en los que permanecen alrededor de la isla. Los "gerrets" son unos pequeños y sabrosos peces, no mayores de 20 centímetros, y que el profano puede catalogar como moralla; sin embargo, aquel que los prueba no los olvidará jamás.

LA "AGULLA", UN "BOLICHE" DESDE LA MAR

Las gaviotas se han despertado y las especies de gallináceas y pavos reales que se conservan en la isla saludan la llegada del día con escándalo. El Yayo, Vicente Ors, Ramón y otros cuatro pescadores no están satisfechos todavía y deciden "ir a la aguja" (aguja). Con este fin esperan las señales adecuadas, y cuando en las tranquilas aguas aparecen numerosas y pequeñas ondulaciones que indican la presencia de un banco de peces aguja, trazan con habilidad un nuevo círculo. En esta ocasión se tira de la red desde la proa y la popa del bote, estrechándolo poco a poco hasta que aparece el copo o "chorrá", en el que se debaten varios kilos de esbeltas y azuladas agujas. En la isla todo es alegría al desembarcarlas... Se dice que todo buen marinero tiene que saber cocinar y en pocos instantes el fuego está listo.

Junto a las agujas, pan, habas, limones, sal, aceite, cebollas y buen vino sirven para rendir homenaje a generaciones y generaciones de pescadores que mantuvieron estos pequeños ritos pesqueros y gastronómicos. Al fondo, Benidorm, rodeada de rascacielos, comienza a despertar. ■

CARLOS LLORCA
Fotos: INMA ARRILLAGA
COLPISA



El arte sube por proa y el cerco se estrecha. Arriba, una



"agulla" y un "gerret" se asan en la "sosa".

TERRANOVA



(Viene de la página 31)

mas pintorescos de Terranova, la tecnología moderna permite igualmente unir a los terranovenses con el resto del mundo. La provincia tiene alrededor de 45 teléfonos por cada 100 habitantes. La radio y la televisión llegan más o menos a todas partes. Pero los terranovenses pueden sostener sin mentir que, mucho antes de la introducción de estas "ventajas de la civilización", vivían lejos del mundo, pero no se habían aislado: los relatos de los viajeros cuyos barcos hacían escala en Terranova, los de los marineros terranovenses de regreso a su país, les ponían al corriente de lo que ocurría en el mundo. Existían también pocas familias en las cuales no hubiesen emigrado uno o varios de sus miembros durante los períodos de depresión económica y constituyan un lazo más con "el continente". La acogida que se reservaba al viajero, las veladas en el curso de las cuales se leía a los parientes y amigos las cartas de los seres queridos que estaban lejos de su patria son, quizás, el origen de la vida social de Terranova, donde cualquier acontecimiento sirve de motivo para reunirse. Se aprovecha entonces para cantar, bailar, comer y divertirse. No es, pues, extraño que los terranovenses hayan adquirido una gran reputación como narradores, cómicos y músicos.

ARTE Y CULTURA

El arte antiguo de contar historias no ha desaparecido completamente e inspira quizás las representaciones llenas de ingenio, de grupos tales como los Mummers y Codco, cuyos espectáculos satíricos alegran al público en Canadá y el extranjero.

Aunque los terranovenses han amado siempre la música y las artes en general, se nota desde 1949 un nuevo renacer de ese interés, que ha conducido a la creación de varias asociaciones artísticas importantes, tales como la Music Festival Association (fundada en 1951) y el Art Gallery Association of Newfoundland (1960), así como a la apertura de centros artísticos y culturales en todas las grandes ciudades. El edificio de la Confederación Canadiense es otro ejemplo de este interés. Una galería, abierta en 1961, en el nuevo campus de la Memorial University, en San Juan, permite también dar a conocer los artistas terranovenses y otros.

Gracias a estas asociaciones y centros, numerosos artistas han podido darse a conocer en su provincia, en el resto de Canadá y, en algunos casos, incluso en el extranjero: los pianistas Ted Levallant y Karen Quinton, la soprano Roma Butler Riddell, la coral de mujeres The Cantabury Singers, por música; Christopher y Mary Pratt, David Blackwood, Gary Saunderson, por la pintura.

Varios dramaturgos, por su parte, han adquirido un gran renombre nacional o internacional por la originalidad de sus obras inspiradas en la vida terranovense: Ted Russell, Grace Butt, Al Pittman, Helen Porter, Cassie Brown, Tom Cahill. Escritores tales como Harold Horwood, Perry Janes y Gordon Pinsent (que es también un comediante de gran fama nacional) han participado en el desarrollo de la vida de las letras de Terranova. Señálemos finalmente a los poetas Paul O'Neill, Tom Dawe, Al Pittman, R. A. Parsons y, sobre todo, E. J. Pratt, uno de los mejores poetas canadienses.

UN FUTURO PROMETEDOR

La gran riqueza de Terranova reside probablemente en el carácter de sus habitantes. Bruce Hutchison, periodista y escritor canadiense muy conocido, escribía hace algunos años: "Sus caras demacradas y sus miradas astutas, su suave habla y su risa infalible, el amor ingenuo que sienten hacia las rocas, los bosques, los pueblos y las aguas solitarias de su región natal son el reflejo de una historia cruel y poco conocida. No hay otro lugar en América del Norte donde los blancos hayan sufrido tanto a causa de la geografía, el clima, la pobreza, las plagas y la necesidad humana... Todo obstáculo que la avaricia puede generar, toda desgracia que la guerra y el clima pueden ocasionar, se han aliado para someter esta raza de hombres. Pero nada ha podido doblegarla".

La risa de los terranovenses, el amor que tienen a su provincia y su tenacidad son las mejores garantías del futuro de Terranova.

RESUMEN

Superficie: Isla de Terranova, 112.299 km². El Labrador, 292.218 km².

Población: 575.900 habitantes (enero 1983).

Capital: San Juan.

Principales ciudades: Corner Brook, Grand Falls.

Punto más elevado: Los Montes Torngat (1.652 m.).

Río principal: El Churchill (1.609 km.) (El Labrador).

El lago mayor: El lago Melville (3.069 km²).

Universidad: Memorial University, San Juan.

Bacalao, la más importante especie de las pesquerías atlánticas canadienses

En 1867, el bacalao era el producto más importante de las pesquerías de las provincias marítimas y de Quebec, si bien el arenque y la caballa tenían importancia considerable en la región Gaspésie de Quebec y en las islas de la Magdalena. Los productos alimenticios para los mercados de exportación estaban compuestos de pescado salado, seco y en salmuera. A principios de la década de 1880 se alcanzó la cifra máxima de producción de bacalao seco y salado, pero la desaparición gradual de los barcos de madera y exigencias constantes del mercado causaron una reducción constante que, con pocas excepciones, ha continuado hasta el presente. Para 1900, la histórica pesca del bacalao, que había contribuido tan directa y grandemente al primitivo establecimiento y desarrollo económico de las provincias atlánticas, comenzó a dar paso a la pesca de la langosta.

A comienzos del siglo comenzaron a aparecer nuevos métodos, procedimientos y técnicas que conseguirían efectos de largo alcance, a su tiempo.

en las pesquerías de altura o costeras del litoral de las provincias atlánticas. Los velámenes dieron paso a los motores de gasolina que permitían una mayor movilidad y un mayor alcance de operaciones. En 1908 se introdujo la pesca de arrastre, pero la utilización de este sistema eficacísimo, de pesca fue obstaculizado muy pronto por las restricciones impuestas por el Gobierno, presionado grandemente por los pescadores de pequeños botes y sedal, temerosos de la estabilidad de sus mercados y de la seguridad de sus ingresos. Si bien el propósito de la legislación restrictiva pudo haber sido el asegurar empleo en la pesca a un mayor número de pescadores, el verdadero efecto fue el limitar los ingresos individuales, al retardar el crecimiento de la productividad.

El crecimiento de la población urbana de Canadá y las mejoras de los medios de transporte e instalaciones de refrigeración crearon nuevos e importantes mercados para el pescado fresco y congelado y dieron como resultado un cambio en el patrón de producción, particularmente de pescado salado. Uno de los más importantes incentivos para que la industria prestase más atención al mercado canadiense fue un subsidio federal a los cargamentos de pescado en vagones frigoríficos desde las costas del Atlántico y Pacífico a los centros del interior. Este subsidio fue pagado durante diez años, desde 1909 a 1919.

En la historia del comercio del pescado congelado en el siglo XX hubo dos importantes desenvolvimientos técnicos que revolucionaron la industria en su época y mantuvieron el pescado a niveles competitivos con otros productos alimenticios. El primero de ellos, ocurrido en 1923, fue la técnica de hacer tiras de carne de pescado que se congelaban rápidamente. Treinta años más tarde vinieron las tiritas de pescado y otras partes del pez, de peso uniforme, que se conseguían mediante el aserrado de pequeños trozos rectangulares de carne de pez de bloques helados en tiras, rebozándolos con migas de pan y fritiéndolos antes de congelarlos y empacarlos.

Las tiras y la congelación rápida del pescado abrió nuevos mercados competitivos a la industria pesquera del Atlántico, pero no se aprovechó esta oportunidad completamente hasta muchas años después. La prudencia y moderación que caracterizó la industria durante el periodo entre las dos guerras y la oposición política a la introducción de métodos más eficaces de pesca actuaron de freno a la rápida reorientación y expansión. A pesar de estos obstáculos, se hicieron progresos en el desarrollo del mercado doméstico y, en la década de 1930, en el establecimiento de un nuevo y valioso mercado en el centro de los Estados Unidos, particularmente con la venta de tiras congeladas de bacalao y lenguado fresco. Al mismo tiempo comenzó la tendencia hacia la amalgamación de pequeños conserveros y la centralización de la industria en los puertos mayores, principalmente en Halifax y Lunenburg.

Debido a la gran demanda de productos pesqueros originada por la segunda guerra mundial, la moribunda industria pesquera de altura recibió nuevas energías y los elaboradores de pescado congelado expandieron sus instalaciones. Debido a las exigencias de la guerra, se liberalizaron las restricciones sobre la pesca de arrastre y se comenzó la modernización de las flotas pesqueras. En unos pocos años, el gracioso caballo de batalla de las pesca en el Atlántico, immortalizado por el Bluenose, se convirtió en un recuerdo nostálgico, al dar paso la goleta cargada de chinchorros a los eficaces y poco romántico bous y otros barcos de arrastre.

En el siglo pasado, el considerable aumento de capital y los rápidos progresos técnicos de la industria elaboradora de alimentos han dado como resultado un importante incremento de la pesca y la capacidad elaboradora de las provincias del Atlántico, acompañado de un incremento espectacular en la producción. En 1876, los productos de pesca de las provincias del Atlántico, excluyendo Terranova, alcanzaron un valor de 10.500.000 dólares y daban empleo a cerca de 48.000 pescadores. Cerca de noventa años más tarde, en 1964, el número de pescadores había disminuido a 26.000, pero el valor de los productos elaborados se había elevado a un valor de 142.000.000 de dólares. ■

ANTARTIDA

Observadores en el Tratado Antártico

Canberra, 13.—El ministro australiano de Asuntos Exteriores, Bill Hayden, rechazó los deseos de algunos países del Tercer Mundo de que la ONU examine de nuevo el Tratado Antártico y ha negado las acusaciones de que sea exclusivista.

España, Perú y Uruguay participan por primera vez como observadores en la reunión consultiva, la duodécima, que ha comenzado en Canberra y en cuya inauguración Hayden declaró que se trata de un acuerdo internacional ejemplar que garantiza la paz en la zona antártica.

El ministro dio la bienvenida a los nuevos países participantes y afirmó que dicha participación está al alcance de todos los miembros de la ONU.

"Todos consideramos un gran honor que España, China y la India hayan decidido convertirse en miembros del Tratado Antártico. Y es un gran placer el que Brasil y la India ocupen hoy su puesto entre nosotros como partes constituyentes", manifestó Hayden.

Jérónimo Corral, subdirector del Instituto Español de Oceanografía y presidente de la delegación española, manifestó a EFE el interés de la Administración española en el Tratado y afirmó

que la participación de su delegación es principalmente de orientación y de aprender todo lo que se pueda antes de dar el próximo paso.

El ministro australiano de Asuntos Exteriores destacó que los 16 miembros del Tratado Antártico, y los 12 que participan como adheridos (u observadores, como España, Perú y Uruguay), representan todas las ideologías políticas.

"Lo más importante de todo es que (el Tratado) ha garantizado la paz en la Antártida. La prohibición de explosiones atómicas y vertidos de residuos nucleares, así como de actividades militares, verificables todas por la inspección mutua, han hecho de la Antártida sin duda la zona más efectiva de paz en el mundo", afirmó Hayden.

Se ha tratado también de los diferentes procedimientos, incluida la participación que se les permitirá a los adheridos u observadores, y el nivel de acceso a la información que éstos tendrán.

Fernando Zegers, jefe de la delegación chilena, señaló que "el Tratado Antártico consagró la primera zona de paz, el primer laboratorio científico y la primera reserva ecológica del mundo".

EFE

Brasil desea mayor presencia

Brasilia, 24.—Brasil realiza gestiones diplomáticas para que le admitan lo antes posible en el Consejo Consultivo del Tratado Antártico y desea ampliar

su presencia en ese continente, según el canciller Ramiro Saravia Guerreiro.

En la apertura de un simposio sobre "Brasil en la Antártida", Guerreiro dijo

Suiza suspende el vertido de residuos nucleares

Berna, 26.—Suiza suspendió temporalmente, durante el resto de 1983, el vertido de sus residuos nucleares en el océano Atlántico debido a la huelga del Sindicato Británico de Transportes, según lo anunció el Instituto Federal de Investigación sobre los Reactores (EIR).

Las autoridades suizas habían concertado con las belgas el transporte conjunto, en el buque británico "Atlantic Fisher", de un total de 1.000 bidones de acero con capacidad de 200 litros cada uno y 270 contenedores de cemento armado para verter en el fondo marino cerca de un kilo de sustancia radiactiva.

A pesar de la imposibilidad de eliminar por ese procedimiento los residuos débil y medianamente radiactivos, el EIR explicó que la capacidad de almacenamiento de las centrales nucleares suizas permite hacer frente a la situación durante varios años.

La Sociedad Cooperativa Nacional para el Depósito de Residuos Radiactivos (CEDRA) desarrolla ac-

tualmente un proyecto para disponer en 1995 de un depósito subterráneo en territorio helvético con capacidad para 60.000 metros cúbicos de residuos débil o medianamente radiactivos.

Suiza votó contra la resolución final de la Conferencia de Londres sobre vertidos de restos radiactivos en el mar (febrero de 1983) y tiene la intención de continuar depositando sus residuos en el océano Atlántico por considerar que no constituyen peligro para el medio ambiente.

EFE

que, durante el próximo verano en el hemisferio Sur, Brasil instalará el núcleo de su futura estación permanente en la Antártida, continente de 14 millones de kilómetros cuadrados.

"El establecimiento de una estación científica en la región no reclamada no fundamentará una eventual declaración de soberanía sobre la misma", precisó Saravia.

El canciller consideró la entrada de Brasil en el "Club Antártico", formado

por los 14 países que integran el Consejo Consultivo, un asunto prioritario.

Al Tratado Antártico se adhirieron, hasta ahora, 27 naciones, pero sólo 14 de ellas —las 12 que lo firmaron originalmente, más Polonia y Alemania Federal— están abiertas las reuniones del Consejo Consultivo.

Saravia señaló que "Brasil no puede renunciar a los beneficios del aprovechamiento de los recursos antárticos".

EFE

Buque científico alemán, rumbo al Polo Sur

Bonn, 27.—El barco científico de Alemania Federal "Polarstern" ("Estrella Polar") se encuentra navegando rumbo al puerto chileno de Punta Arenas, región austral del país, desde donde iniciará sus labores de investigación en el Polo Sur.

El "Estrella Polar", el buque científico más moderno del mundo, realizará durante su travesía cinco investigaciones diferentes con la participación de

150 científicos de todo el mundo.

Varios meteorólogos realizarán investigaciones climatológicas, 25 biólogos estudiarán la flora y fauna marina del Cono Sur de América y, en el centro de la expedición, diversos profesores llevarán a cabo análisis de la geología marina de la zona. El buque de investigación alemán está valorado en 200 millones de marcos.

EFE

Chile incrementa la explotación

Santiago de Chile, 22.—La Fuerza Aérea chilena inició hoy un programa de exploración del Polo Sur, dentro del programa de penetración y asentamiento en el casquete polar antártico, que este año llegará hasta la latitud 75 grados Sur.

Se incorporarán a esta operación, que durará ochenta días, dos aviones "Twin Otter", que trabajarán en la reactivación de bases y subbases, comenzando por la base "Gabriel González Videla", situada a 200 millas al Sur

de la "Teniente Marsch", para seguir a la "Adelaida", 400 millas al Sur y a 8 kilómetros de la británica rotaera, y luego a la "Teniente Carvajal", en la isla Charcot, a 200 millas al Sur de la base "Adelaida".

A partir de este último punto, se iniciará una etapa de exploración hacia la zona de "Chile Blanco", donde se instalará una nueva subbase de operaciones, así como una plataforma meteorológica automática que funcionará durante todo el año.

EFE

Prohibidas las armas nucleares en el fondo del mar

Ginebra, 12.—Por segunda vez en diez años, los 88 Estados signatarios examinan la situación del tratado sobre la prohibición de colocar en el fondo de los mares y océanos armas nucleares y otras armas de destrucción masiva.

El tratado, que entró en vigor el 18 de mayo de 1972, estipula que una conferencia internacional se reunirá en principio cada cinco años para "examinar su funcionamiento" y "asegurar que se cumplen sus objetivos".

La primera de estas conferencias se reunió en Ginebra en 1977. Tras comprobar el buen funcionamiento del tratado, subrayó la necesidad de su aceptación universal para mejorar las perspectivas de paz y seguridad internacionales.

La Asamblea General de la ONU reiteró el deseo de conseguir las máximas adhesiones al tratado al convocar la segunda conferencia.

Un total de 88 países firmaron hasta ahora el tratado, pero sólo 70 lo han ratificado, entre ellos Estados Unidos y la Unión Soviética.

España no firmó todavía el tratado, según la lista de países signatarios facilitada oficialmente por las Naciones Unidas.

Panamá y la República Dominicana-

na son los países iberoamericanos que lo ratificaron. Lo había firmado también Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Paraguay.

ARGENTINA DENUNCIA

HUNDIMIENTO

ARTEFACTOS NUCLEARES

Ginebra, 13.—Argentina denunció ante la conferencia del tratado que prohíbe el depósito de armas nucleares en el fondo de los mares que, con motivo del conflicto del Atlántico Sur, "artefactos nucleares se hundieron junto con las naves que lo llevaban".

El jefe de la delegación argentina en esta reunión internacional, embajador Julio Carasales, pidió con este motivo que el tratado antes citado contemple esa posibilidad y la regule de manera apropiada para evitar que los hechos se repitan.

"El creciente despliegue de armas nucleares en los océanos ha subvertido el principio de la libertad de los mares, atenta contra los intereses de los Estados ribereños y plantea el peligro de un conflicto nuclear en ese ámbito y, consecuentemente, en los fondos marinos", argumentó el embajador.

EFE

Habrá residuos radiactivos "vivos" durante diez mil años

Madrid, 27.—Dentro de quince años la Humanidad se encontrará con una montaña de 200.000 toneladas de residuos radiactivos que permanecerán "vivos" durante diez mil años.

Ciento cincuenta especialistas de 26 países de todo el mundo y de 54 organismos internacionales debaten en Madrid este problema que heredan las futuras generaciones.

La energía nuclear, que en 1982 aportó el 10,5 por 100 de toda la electricidad producida en el mundo, generó también más de 5.000 toneladas de desechos radiactivos de difícil eliminación.

El presidente del seminario de Madrid organizado por la OIEA (Organismo Internacional de Energía Atómica), el hindú Syed Fareeduddin, aseguró que, a pesar de la suspensión de algunos programas de construcción de centrales nucleares, la energía atómica aportará el 15 por 100 del total de electricidad en 1985 y el 18 por 100 en 1990.

"Pero la producción de residuos radiactivos crecerá al mismo ritmo"—añadió el experto—, y en el año 2000 las centrales de 34 países en los cinco continentes habrán generado un volumen de 200.000 toneladas de basura nuclear".

Los especialistas que intervieron en el Congreso explicaron los distintos sistemas para eliminar, o más bien controlar, los desechos radiactivos.

El vertido en alta mar, abandonado ya por Estados Unidos y varios países europeos, fue desestimado

también por los expertos de la reunión, que le juzgaron "inviable" como sistema permanente. El pasado mes de julio, la oposición del Gobierno español y de organizaciones ecologistas internacionales impidió el vertido en el "cementerio atómico" del Atlántico, a 700 kilómetros de las costas de Galicia, de 4.000 toneladas de residuos nucleares de Gran Bretaña, Suiza, Bélgica y Holanda.

Según los informes estadounidenses, los bidones que se arrojan al mar—donde quedan ya fuera de cualquier control periódico—presentan después de veinticinco años grietas y fisuras a causa de las presiones que deben soportar.

Los expertos nucleares, particularmente de Francia y Gran Bretaña, apoyaron la generalización del sistema de "reprocesado", que permite la recuperación y nueva utilización del 90 por 100 del uranio presente en los desechos de las centrales.

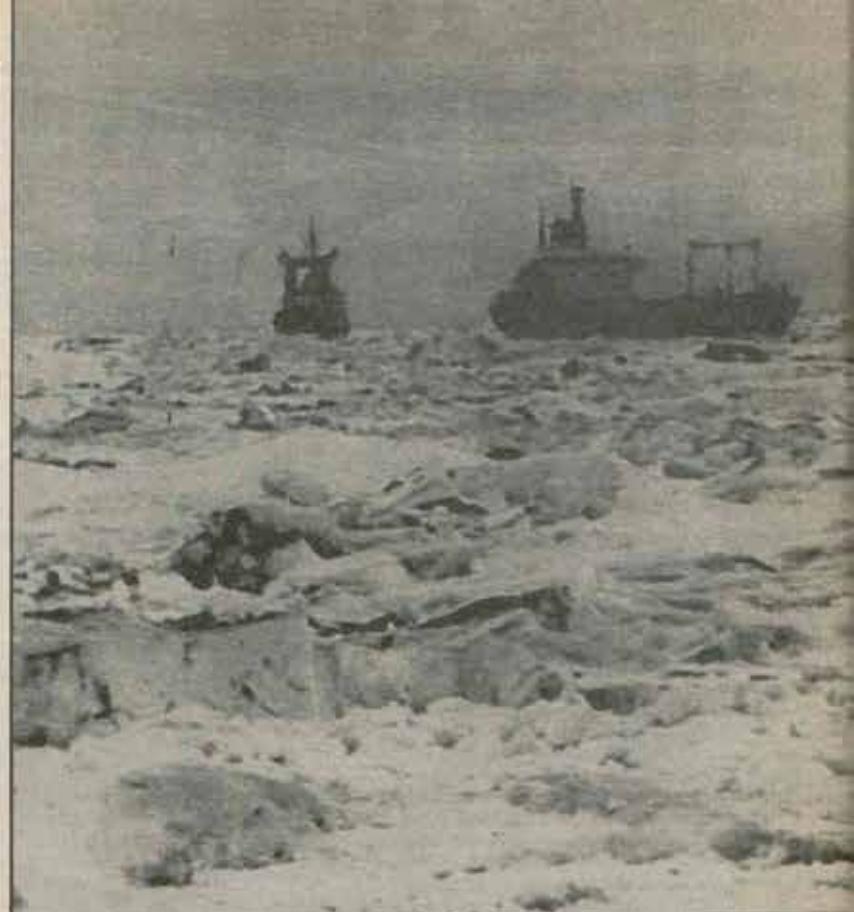
Aun después de ese "reciclado" nuclear, permanece el problema de dar salida a toneladas de basura radiactiva, que en la actualidad se almacenan en su mayor parte, para que se "enfrien", cerca de la propia central que las produjo.

El sistema que apoyan ahora los científicos es el de almacenamiento de los residuos, debidamente inventariados, en galerías excavadas en tierra, para "no perder de vista" los materiales radiactivos y controlarlos en caso de emergencia.

El Gobierno español, que tiene "entre manos" actualmente 50.000 kilos de basura de alta radioactividad, anunció el mes pasado que invertirá 43 millones de dólares en un programa de construcción de "cementerios nucleares en tierra", que probablemente se instalarán en minas abandonadas.

Los bidones de acero llenos con los desechos mezclados con hormigón y los contenedores múltiples reforzados se almacenan en las galerías de minas situadas lejos de núcleos de población.

El mayor inconveniente de este sistema—expusieron los científicos—es precisamente el de la posible oposición de los habitantes de las zonas elegidas, lo cual agudiza el problema para los países, caso de Europa Occidental, con mayor densidad demográfica.



EFE/AP

Buques rompehielos intentan liberar a los barcos rusos atrapados por los hielos en el estrecho de Longa, que une el mar de Chukotka con el mar de Siberia Oriental. El carguero "Nina Sagaidak" se hundió al chocar con varios bloques de hielo. En los cincuenta últimos años no se había producido una situación semejante.

Cuatrocientos cincuenta buques rusos, cercados por el hielo

Moscú, 13.—La situación de los 450 buques soviéticos, cercados por los hielos en el mar de Chukotka, próximo al Ártico, sigue siendo "muy difícil", informaron fuentes oficiales soviéticas.

Según dichas fuentes, 26 buques se encuentran "directamente atrapados por los hielos".

Los 26 buques pueden ser divididos en tres grupos: el primero lo integran aquellos que se encuentran al Este de la isla de Shalaurov; el segundo, los que están en la zona del cabo de Billings, y el tercero, los ubicados detrás de la franja de "los dos pilotos".

Las causas del desastre fueron las desfavorables condiciones atmosféricas, fuertes vientos del Norte y del Noroeste que ocasionaron el desplazamiento de los hielos hacia el golfo de Long, lo que ha hecho que el espesor de los mismos supere en mucho lo habitual en esta época del año.

Hasta el momento—añaden las fuentes—, ninguno de los barcos sufrió deterioros serios, pero la situación puede empeorar si vuelven a soplar vientos fuertes.

Las tripulaciones de los buques se encuentran "bien" y, por ahora, dis-



JUAN ANTONIO DE LUCAS/EFE

Asamblea de la AISS

Ginebra.—La AISS (Asociación Internacional de la Seguridad Social) celebró en Ginebra su asamblea general, que se reúne cada tres años. En esta sesión estuvo presente el Instituto Social de la Marina, representado por su director general, Constantino Méndez, a quien acompañaba el subdirector de Seguridad Social del organismo, José Ramón Pavia.



ponen de comestibles, agua y combustible, pero el problema será grave en "breve plazo".

EFE

Petrolero encalla en el Báltico

Copenhague, 7.—Un petrolero soviético de 40.000 toneladas encalló en aguas del canal internacional de Agersoe, que atraviesa las aguas territoriales danesas en los estrechos del Báltico, informó un portavoz de la Marina danesa.

El capitán del barco, que se dirigía del mar Báltico al mar del Norte, rehusó la ayuda de helicópteros y navíos de la Marina danesa.

Sin embargo, buques de la Agencia Danesa de Medio Ambiente vigilan al petrolero, en previsión de un posible desastre ecológico.

EFE

Carguero chino a pique

El carguero chino "Da Quing", de 4.700 toneladas, se hundió tras colisionar con el congelador indonesio "Gunung Kablat", de 3.500 toneladas, a unas 1.500 millas de la costa de Hong-Kong. De los 59 tripulantes del buque chino, 35 fueron recogidos por el indonesio, mientras los restantes han desaparecido. En la foto, el momento en que el carguero, volteado por el fuerte oleaje, se va a pique.



EFE

Primer viaje del "Nieuw Amsterdam"

El transatlántico "Nieuw Amsterdam" hace su entrada en el puerto de Nueva York, al término de su viaje inaugural, que se inició en Le Havre (Francia). El lujoso transatlántico pesa 33.000 toneladas y mide aproximadamente 213 metros de eslora.



Transbordador en llamas

Londres, 12.—Unas cien personas, incluidos 49 tripulantes, fueron rescatadas sin daño de un transbordador en llamas que navegaba en el mar del Norte.

El barco se dirigía al puerto belga de Zeebrugge desde Hull (Inglaterra), y tuvo que ser remolcado hasta el de Immingham poco después de zarpar, a causa de un incendio en la sala de máquinas.

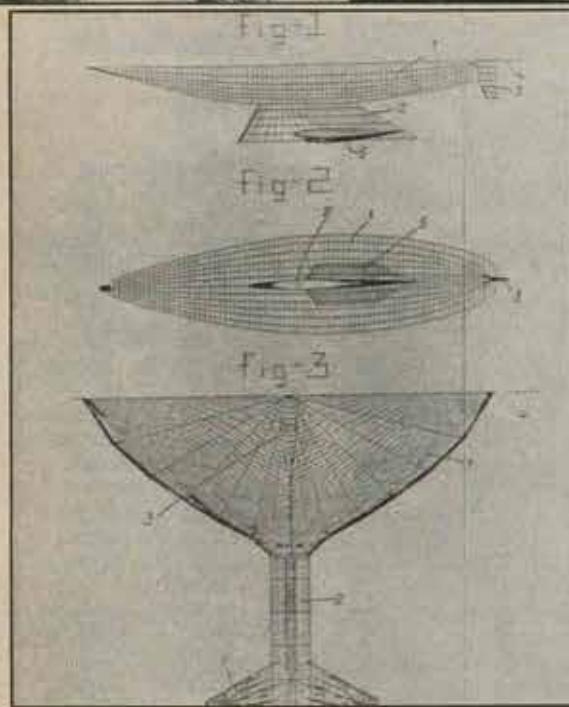
Los bomberos tardaron ocho horas y media en extinguir el fuego, originado por un escape de combustible.

Colisión en aguas japonesas

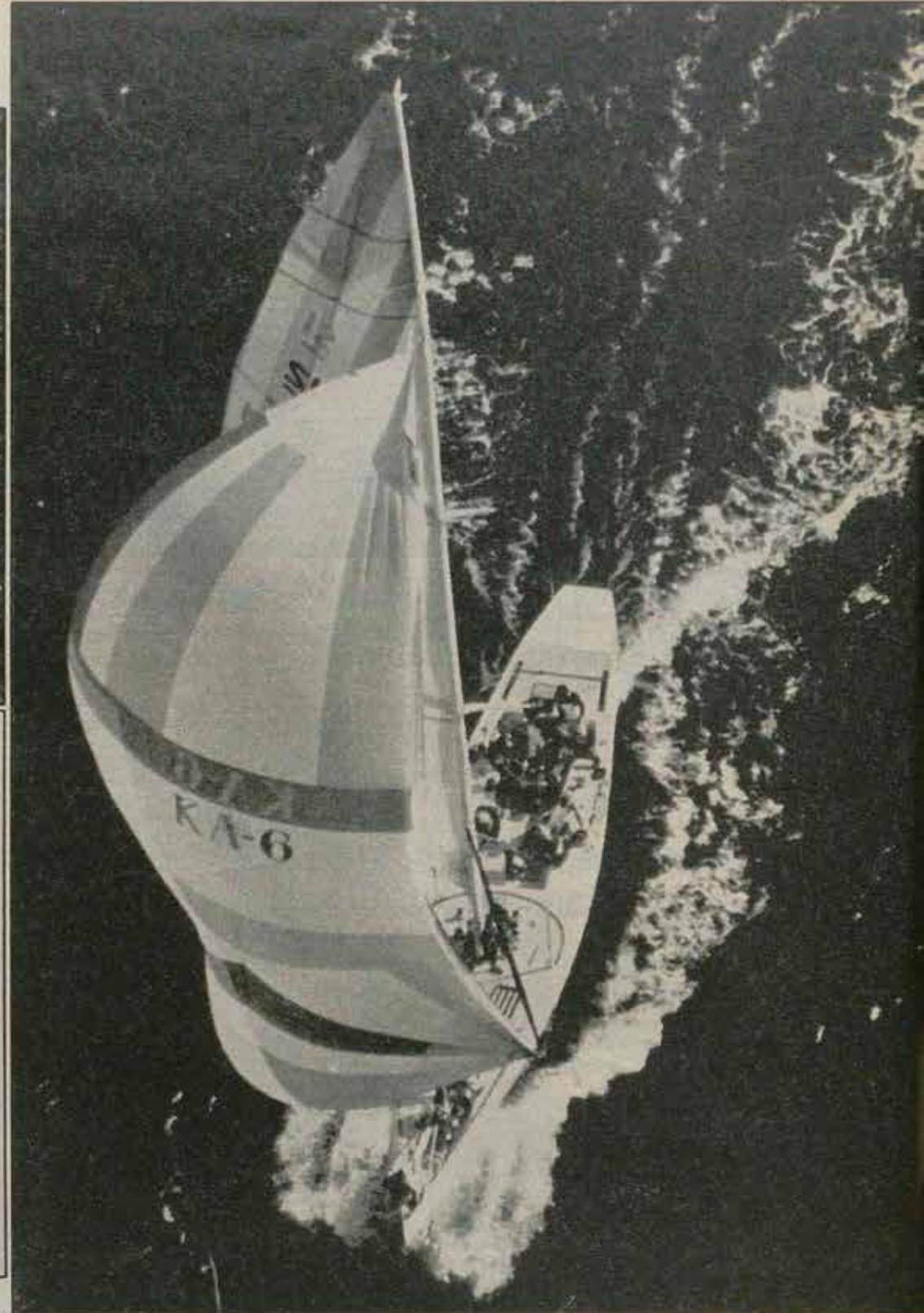
Así quedó el carguero panameño "Basiley" tras haber colisionado con el también carguero "Ming Spring", con bandera de Taiwán, en aguas del Japón, cerca de Shimoda. No hubo que lamentar desgracias personales.

EFE

El "Australia II" (izquierda) y el norteamericano "Liberty" se batieron en reñido codo a codo durante los últimos tramos de la Copa de América. Ganó el "Australia II".



Estructura del casco del "Australia II", con sus características aletas adosadas a la parte inferior de la quilla.



El "Australia II" entra en Newport

Australia gana la Copa de América

NEWPORT.—Los australianos llegaron, navegaron y vencieron. El "Australia II", un yate de quilla revolucionaria, arrebató la Copa América, por cuarenta y un segundos de ventaja, al anterior poseedor del trofeo, el norteamericano "Liberty", el 26 de septiembre pasado en Newport.

Las dos embarcaciones iban empatadas a tres triunfos en la competición, que incluía siete regatas. John Bertrand condujo al yate —propiedad de Alan Bond— a la victoria, derrotando al representante del Club Náutico de Nueva York, ganador del

trofeo desde hace ciento treinta y dos años.

Terminada la carrera, el "Australia II" fue izado para que todo el mundo pudiera ver el arma secreta de los australianos: las dos alas azules, en forma de delta, de 1,80 metros, colocadas en la quilla.

Ambos equipos se han acusado mutuamente de infringir las reglas al realizar modificaciones técnicas en las embarcaciones, pero la verdad es que una diferencia de cuarenta y un segundos indica que las posibilidades de los yates son muy parecidas.

EFE/SIPA



El "Australia II" es saludado por numerosas embarcaciones al llegar triunfador a Newport.



La famosa Copa de América. Un experto de las joyerías Garrard's comprueba su autenticidad, en presencia de Peter Dalziell, comodoro del Real Club de Yates de Perth. El triunfo ya había sido conseguido por el "Australia II", que gana la copa al imponerse por cuatro regatas a tres, en aguas de Newport, al norteamericano "Liberty".



John Bertrand, patrón del barco australiano triunfador, saluda jubiloso, a la izquierda de la imagen, rodeado de parte de su tripulación.

Las mareas, fuente energética continua

Hacia la creación de centrales mareomotrices

El hombre es consciente del continuo desgaste de energía, consciente de que todo lo que la Naturaleza ha tardado tiempo incalculable en producir, él lo destruye alegramente sin pensar en su final. Ante estos hechos hay que buscar nuevas fuentes energéticas que surtan la gran demanda de consumo del género humano ante el creciente nivel de vida.

Los científicos se han propuesto crear complejos energéticos que puedan volver rentable la construcción de grandes centrales mareomotrices en Europa occidental, América del Norte y la URSS, tratando de dominar las mareas de los océanos.

TRES BILLONES DE KWH POR AÑO

Se tiene calculado que el potencial de la energía de las mareas del océano es de mil millones de kilovatios y equivale a la producción de 2,5-3 billones de KWH por año. Las investigaciones han demostrado que se puede utilizar alrededor de la mitad de esta potencia. Esto, por una parte, no es mucho, si tenemos en cuenta que hoy se consumen ocho billones de KWH anuales y en el año 2000 esta cifra llegará a los 30 billones, pero tampoco resulta una cantidad como para menospreciar.

El tema fundamental es cómo disponer mejor de la energía de las mareas, de este fenómeno natural que no cambia con los años ni con las estaciones, pero que, por desgracia, fluctúa en el transcurso del día y del mes lunar, según las fases de la Luna.

Los científicos dicen que no se debe incorporar los flujos de energía garantizados, pero intermitentes, a "complejos" que incluyen centrales mareomotrices e hidráulicas con grandes embalses y potentes centrales térmicas (atómicas y de carbón). Esto permitirá absorber en los equipos reversibles de las centrales mareomotrices la energía nocturna sobrante de las termoeléctricas y devolverla al sistema durante el día, cuando aumenta el consumo de energía. Los grandes embalses de las centrales hidroeléctricas, a su vez, contribuirán a compensar las oscilaciones de energía de las mareas en el transcurso del mes.

Además, ya no son necesarios los costosos sistemas de embalses múltiples (punto débil de los proyectos anteriores) que debían garantizar el funcionamiento constante de la central mareomotriz, conectando a su turbina, por turno, embalse tras embalse. A la central mareomotriz que envía su energía a la "olla común"

del complejo le es suficiente un estanque formado por un golfo de mar tronco.

UTILIZACION NACIONAL

Debido a que pocas regiones del planeta ofrecen la posibilidad de crear estos complejos, ha surgido también la idea de la utilización internacional de las centrales mareomotrices.

La primera central industrial de este tipo, construida en 1967 en el estuario de Rance (Francia), no resistió la competencia: al finalizar su construcción, el costo de un KW era dos veces y media mayor que el de las centrales hidráulicas.

En la planta del Rance resultaron muy costosos el dique y el desagüe del foso. Los técnicos se han propuesto construir centrales mareomotrices sin diques, en forma flotante. Así surgió la posibilidad de trasladar los trabajos de la costa poco accesible a las condiciones favorables de un centro industrial marítimo cercano.

El método flotante no es nuevo, se utiliza en la construcción de túneles submarinos, atracaderos, diques flotantes y, en los últimos tiempos, en la instalación de plantas petroleras. Pero hasta ahora no se había utilizado en la construcción de centrales eléctricas.

Para probar el nuevo método se escogió la bahía Kislaya en la costa del mar de Barents, no lejos de Mur-

mansk. Este estanque profundo se une con el mar por medio de una garganta de poco caudal, donde la altura de la marea es de 3,8 metros.

El cuerpo del edificio, de $36 \times 18 \times 15$ metros cúbicos, se hizo de hormigón armado delgado en el dique de construcción, se le hermetizó y se le montó el equipo. Después se anegó el dique, y el edificio de la central subió a la superficie. Remolcadores de alta mar lo llevaron al lugar correspondiente y una vez allí se abrieron las válvulas Kingston y se lo fijó a la base.

Esta central mareomotriz funciona ya casi quince años, demostrando la justicia y la seguridad del método. La pequeña planta de la bahía Kislaya, construida en 1968, se ha convertido en la base de proyectos para potentes centrales mareomotrices en todo el mundo. Esta misma estructura se ha proyectado para la construcción de grandes centrales en la bahía de Fundy (Canadá) en los próximos años y de la del Severn (Inglaterra).

Al método flotante para construir centrales mareomotrices se le ha dado en estos países el nombre de soviético.

También ha merecido reconocimiento la idea de las centrales mareomotrices de un solo embalse, conectadas a redes de energía unificadas. Sobre esta base se han proyectado las centrales canadienses de Kumberland (un millón doscientos mil KW) y de Qebequid (cuatro millones de KW), lo que permitió fundamentalmente desde el punto de vista económico su construcción.

ACUMULAR LA ENERGIA SOLAR

En la URSS se realizan investigaciones para proyectar una serie de mareomotrices en el litoral del mar Blanco, donde la altura de la marea llega a los 10 metros, y del mar de Ojotsk, donde llega a los 13,5 metros. En la bahía de Mezen (mar Blanco), que permite crear un embalse de 2.215 kilómetros cuadrados de superficie, las mareas altas pueden dar una potencia de diez millones de KW. La planta de Mezen podrá desempeñar el papel de acumulador de la energía sobrante de las poderosas centrales térmicas y atómicas de las regiones centrales del país en los períodos de poco consumo, para luego devolverla en las horas de gasto máximo.

En el mar de Ojotsk se puede truncar la bahía de Penchina y crear una poderosa central mareomotriz de cien millones de KW. La gran profundidad permite establecer aquí los bloques flotantes de varios pisos del edificio de la central. Las dimensiones extraordinariamente grandes de la central en el mar de Ojotsk y el pequeño consumo actual de energía en esta región sugieren que se podría crear allí una producción que consuma gran cantidad de energía, por ejemplo, para producir hidrógeno, tan necesario en la actualidad.

El proyecto es, sin duda, grandioso y podría hacerse internacional, ya que de esta manera se ahorrarían cien millones de toneladas de combustible convencional y la produc-



Central mareomotriz de Rance (Francia), construida en 1967. EFE

ción podría enviarse inmediatamente a diferentes países.

DIFICULTADES TECNICAS

Como siempre, junto con las dimensiones aumentan las dificultades técnicas. Por ejemplo, el aumento de la potencia de los equipos reversibles de pistones que se instalan en este tipo de centrales. Para dejar pasar una gran cantidad de agua a baja presión se necesitan cientos e incluso miles de tales equipos. Se puede reducir su número, aumentando el diámetro del rotor, tarea nada sencilla. En la URSS se ha creado un equipo grandísimo con un rotor de 7,5 m. de diámetro y las investigaciones muestran que éste no es el límite.

Empleando el método de explosiones concentradas, que levantan la parte necesaria del fondo marino, se puede reducir en diez veces el costo de los diques que forman el embalse de la central mareomotriz.

Para probar estas nuevas soluciones técnicas, se piensa construir una pequeña planta en la península de Kola.

Los complejos trabajos para instalar centrales mareomotrices superpotentes están dentro de las posibilidades de los países que ya tienen experiencia en la construcción en serie de estructuras flotantes y que disponen de una flota poderosa para su remolque. La producción del equipo hidrotécnico necesario es también accesible para las naciones que cuentan con una construcción de maquinaria energética desarrollada. Confiamos en que se logrará someter la energía de las mareas creada por el "juego de las fuerzas cósmicas" en las extensiones del océano.

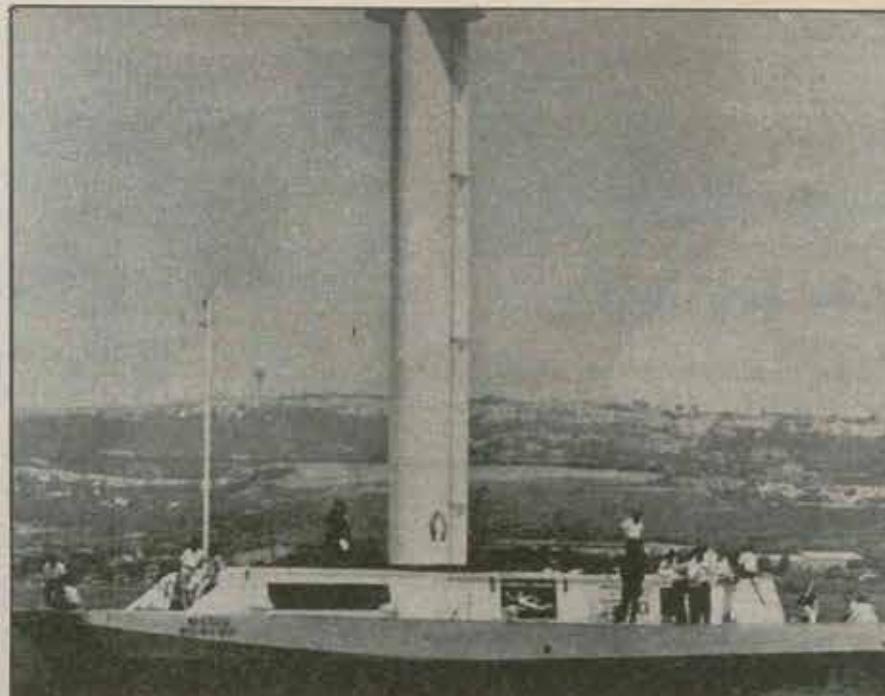
PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE

Cabe preguntarse qué deterioro sufrirá la fauna y flora marina en medio de las centrales mareomotrices: el funcionamiento de estas centrales, según los expertos, no influye perniciosamente en la Naturaleza. Esto ha sido demostrado por las plantas del Rance (Francia) y de la bahía Kislaya (URSS), así como por las investigaciones realizadas para la del Severn que se proyecta en Inglaterra.

La regulación de las mareas en la cuenca del Rance incluso mejoró las condiciones para la navegación y el embalse se transformó en un lago.

Los estudios hechos en la bahía Kislaya mostraron que el intenso cambio de aguas en el embalse para aumentar al máximo la energía extraída, lejos de causar daño a la Naturaleza, contribuye al desarrollo de la eria artificial de peces. Esto lo han confirmado también las investigaciones realizadas para el proyecto de la central mareomotriz en la bahía de Fundy (Canadá).

ANGEL PASERO/EFE



PROPULSADO POR ENERGIA EOLICA

El "Molino de Viento", nuevo barco del comandante Jacques Cousteau, ha partido de Tánger rumbo a Nueva York, en la definitiva prueba del revolucionario buque, que está impulsado por energía eólica. Se trata de un catamarán de 22 metros de eslora, equipado con un cilindro de 13,5 metros de longitud, que posee obturados giratorios, los cuales modifican las aperturas de las tomas de aire. (EFE/AP.)

El MOPU emprende la mejora del tráfico marítimo y obras costeras

Una red de boyas transmitirá datos meteorológicos

Madrid 26.—La Dirección General de Puertos y Costas ha puesto en marcha varios proyectos para controlar y estudiar los datos meteorológicos a través de la informática y poder estudiar su influencia en el litoral, ha manifestado a EFE el director general, Fernando Palao Taboada.

Se trata de la creación de una red de boyas (con soporte a 150 metros de profundidad marina), que transmitirán datos meteorológicos vía satélite (viento, temperatura, etc.) simultáneamente al Instituto Nacional de Meteorología (INM) y al MOPU, donde el análisis matemático permitirá conocer los cambios en las costas.

Esta información servirá, ha indicado el director general, para proyectar con mayor afinamiento técnico las obras marítimas portuarias y de costas y regular mejor el tráfico marino.

Estos datos, junto con los procedentes de la red actual de boyas existente, serán manejados por un equipo creado al efecto en la Dirección General que los estudiará y pondrá a disposición de los especialistas.

Este equipo se ocupará también de unificar la información que actualmente se recibe a través de la creación "software" específico y creará una base de datos añadiendo los trabajos concretos de investiga-

ción hechos hasta la fecha por algunas empresas en función de trabajos determinados.

Por otra parte, el equipo recibirá también información meteorológica numérica de vientos procedente de la red europea de datos meteorológicos (datos de viento convertidos en datos de oleaje en tiempo real), al mismo tiempo que el INM.

Estos datos, hasta ahora no conocidos en España, permitirán realizar previsiones de viento para cinco o seis días, tal como se vienen realizando en Europa.

La Dirección de Puertos y Costas tiene previsto también aplicar estos modelos de previsión a las cartas meteorológicas para crear una base de datos históricos de oleaje.

Estos tres proyectos forman parte del convenio sobre clima marítimo suscrito entre el MOPU y el Instituto Nacional de Meteorología.

Por último, el director general de Puertos y Costas explicó a EFE que en 1984 su departamento proyecta realizar una campaña para la medida, durante un temporal de alta intensidad, de fenómenos que intervienen en la generación del oleaje a partir del viento y la aplicación de los resultados a la elaboración y comprobación de métodos de previsión (satélites geo-estacionarios).

EFE

Simulador de inmersión

La planta de simulación submarina de Geesthacht GUSI (Geesthachter Unterwasser-Simulationssanlage), para cuya construcción se invirtieron 30 millones de marcos, contribuirá a que la técnica marina alemana pase a ocupar un puesto de primera línea a nivel internacional. En esta planta pueden simularse condiciones que corresponden a una profundidad de inmersión de 1.200 metros. GUSI posee una cámara principal de experimentación de doce metros de largo en la que es posible realizar experimentos con equipos de inmersión y mini-submarinos, a la vez que someter a prueba a "pipelines" submarinas en condiciones "reales". Para facilitar simulaciones de inmersión de hasta 600 metros, GUSI dispone también de equipos de inmersión y de una cámara de descompresión en la que cabe un máximo de doce buzos. Teniendo en cuenta la creciente exploración de yacimientos petrolíferos y de gas natural "Offshore" y el rápido desarrollo de la tecnología submarina, GUSI promete ser también un éxito financiero.



Ita Sosa, guardamuelles del Puerto de la Luz

La actividad portuaria se ha identificado tradicionalmente con el trabajo de los hombres, quienes hasta ahora han venido desempeñando las actividades más o menos duras que se desarrollan en torno al tráfico de las embarcaciones. Sin embargo, esta concepción arcaica, ya superada o en trance de serlo en otras parcelas de la sociedad, se va rompiendo poco a poco en nuestros puertos. Las mujeres han dejado de ser espectadores pasivos para convertirse en actores de los procesos laborales que se desarrollan en torno a los recintos portuarios.

UNO de los casos más representativos quizás sea el de Ita Sosa, canaria de veinticuatro años, que se ha convertido en una de las primeras guardamuelles de España. Ita desempeña su trabajo en el Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria, como un guardamuelle más, sin que su sexo haya sido en ningún momento un problema en esta profesión.

"Nunca, en los meses que llevo en el puerto como guardamuelle, me he encontrado con obstáculos para realizar mi labor, pese a ser la primera mujer que tiene esta ocupación junto a otra compañera de Las Palmas, Toñi Carreño. El trato con los compañeros es completamente normal, y en nuestro caso no hay ningún tipo de discriminación".

El trabajo de Ita es el mismo que el del resto del personal: vigilancia de los muelles, control del atraque y partida de los barcos y cuidado de los intereses de la Junta del Puerto. Su horario es de ocho horas diarias, un mes por las mañanas de 5 a 1 y otro por las tardes de 1 a 9. "Por las noches no trabajamos ni yo ni ningún guardamuelle, ya que hay un vigilante fijo. En esto tampoco hay ningún tipo de discriminación".

VOCACION DE POLICIA

Ita Sosa encontró su actual trabajo un poco por casualidad. "Trabajaba en la Cooperativa de la Junta del Puerto —recuerda—. Mi ilusión siempre fue ser policía municipal, pero como nunca me enterraba de cuándo salían convocadas las plazas, no me pude presentar. Yo veía que en otras ciudades había mujeres policía y me hubiera gustado ser una de ellas".

"Si me presenté, en cambio —continúa—, a las oposiciones para el puesto que ocupo ahora.

Saqué el número diez y dejé mi anterior trabajo en la Cooperativa de la Junta porque debía incorporarme a mi nuevo puesto el primero de julio del año pasado. Sin embargo, al poco tiempo me dijeron que sólo había plazas para los nueve primeros de las oposiciones. Me llevé un susto tremendo cuando supe ésto, pero afortunadamente unos meses después, en octubre, pude ocupar mi lugar".

Ita no usa pistola como el resto de los guardamuelles, pero esto no se debe a su condición femenina, sino a que los nuevos no están autorizados aún a llevarla. "A mí no me importa que me la den —comenta—, porque infunde respeto a la gente, aunque yo hasta ahora no haya tenido ningún incidente. Lo único que me ha ocurrido es algún que otro pequeño altercado con el



Guardamuelle Ita. Su sonrisa la distingue.

borrachín de turno, pero nada más".

Ni sus padres ni su marido han tenido nunca inconveniente alguno en que ejerza esta profesión, en la que hasta hace poco tiempo no había ninguna mujer. Ella, por otra parte, está satisfecha de su trabajo. "No es aburrido en absoluto, porque siempre hay algo que ha-

cer o algún conocido con quien charlar".

Ita es, como ella misma dice, un guardamuelle más, que ni siquiera se pinta cuando va a trabajar, aunque, eso sí, nadie puede negar que la diferencia con el resto de sus compañeros está en su sonrisa. ■

DAUTE PRESS

Fuerteventura

Expedientados por no fichar antes de ir al servicio

LAS Palmas, 26.—La dirección de la empresa de Fuerteventura Impescasa han sancionado con sesenta días de empleo y sueldo a 80 trabajadores, según fuentes de la dirección, y 100 según el Comité de Empresa y el Sindicato Obrero Canario (SOC), cuando los empleados se negaron a fichar en el momento de tener que abandonar su puesto de trabajo para dirigirse inmediatamente a los servicios.

La dirección de Impescasa to-

mó la postura de los trabajadores como una reacción contra las normas de control del horario de trabajo, por lo que se estimó que se había infringido el artículo 39 de la Ordenanza Laboral de Industrias de Conserva y Salazones de Pescado.

La empresa adoptó además las medidas de cerrar el economato y expedientar a los miembros del Comité de Empresa. Debido a esta situación, se produjo un rechazo generalizado a fichar por

parte de los trabajadores en el momento de incorporarse al trabajo. El Comité de Empresa advirtió por su parte a la dirección de Impescasa que se formarían piquetes si se intentaba sustituir a los trabajadores sancionados por otros procedentes del paro. Asimismo se adoptó la resolución de iniciar una huelga legal para protestar por la situación creada en la empresa. ■

DAUTE PRESS



El correíllo "La Palma" permanece amarrado en el Puerto de la Luz, pendiente de que la municipalidad de Las Palmas decida su futuro.

Pioneros del transporte marítimo en Canarias

Los correíllos

LOS primeros pasos en la historia de las comunicaciones interinsulares canarias organizadas se remontan a principios del siglo XIX. En esta época en la que quizás ni se soñaba aún con la aplicación de las máquinas de vapor a los ingenios marinos, la navegación se realizaba mediante viejas polacras que cubrían el trayecto entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Posteriormente, mediado el siglo, el mayor desarrollo de la actividad económica y del comercio obligó al incremento del transporte, entrando ya en servicio veleros más modernos, los pailebots.

Sin embargo, las comunicaciones interinsulares no adquirirán su verdadera dimensión hasta el establecimiento de una línea regular mediante

la sustitución de los barcos de vela por otros equipados ya con máquinas de vapor. Este importante avance se debió en buena parte a la actividad del grancanario Fernando de León y Castillo, que ocupaba el cargo de ministro de la Gobernación. Uno de los dos barcos que realizaron la travesía entre las islas llevó el nombre del político isleño, mientras que el segundo adoptó el de otro canario ilustre, el historiador Viera y Clavijo.

LA COMPAÑÍA DE VAPORES INTERINSULARES

Es entonces, hacia el año 1886, cuando se crea la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios, que

abrirá el paso a la navegación mediante vapor por las aguas del archipiélago. Los dos primeros barcos ya citados serán reemplazados en 1912 por los célebres correíllos, construidos en astilleros ingleses. Desde ese momento se dotará a las islas de una pequeña flota que permitirá un incremento notable en las comunicaciones marítimas.

Los mayores de estos barcos fueron el "León y Castillo", "Viera y Clavijo" y "La Palma", que llegaban a las 1.100 toneladas de desplazamiento. Los correíllos tenían todos unas dimensiones parecidas. Por ejemplo, el "La Palma" contaba con una eslora de 64,01 metros, 9,05 de manga, 5,19 de puntal y un calado máximo de 3,61. Juntos a ellos se incorporaron los denominados playe-

ros, más pequeños, de 550 toneladas, cuyos nombres fueron "Lanzarote", "Gomera" y "Fuerteventura". Su característica más curiosa, de la cual tomaban el nombre, era que ante la ausencia de puertos bien dotados se veían obligados a desembarcar en las playas el pasaje y las mercancías transportados.

Estos barcos vivieron la última etapa romántica de la navegación, cuando las máquinas fueron arrinconando a los grandes veleros que habían reinado hasta entonces en el mar.

En el año 1931 la Compañía de Vapores Interinsulares es absorbida por la Trasmediterránea, pasando a ser de su propiedad los correíllos, los cuales seguirán prestando sus servicios prácticamente hasta hoy.

(Pasa a la pág. 56)

Los correíllos



Puente de mando del histórico "correíllo"

(Viene de la pág. 55)

HISTORIA VIVA

El único superviviente de aquella generación de correíllos que queda en nuestro país es el "La Palma", el cual aún sigue amarrado en el muelle deportivo del Puerto de la Luz. El barco conserva aún su magnífico puente de mando de maderas bien cuidadas y brillantes metales, su comedor de aires distinguidos y un poco románticos de principios de siglo y su máquina de triple expansión.

Sus hermanos han corrido diferentes suertes. El "Viera y Clavijo" se conserva aún en un puerto holandés, mientras que el "León y Castillo" estuvo a punto de ser convertido en un hotel flotante de superlujo destinado a ser fondeado en uno de los centros turísticos más importantes del Sur de la isla de Gran Canaria. En los años 70 fue vendido por la Trasmediterránea a una empresa privada, Arroyo y Mares, que pensaba en un principio realizar una inversión de 40 millones de pesetas en la remodelación del barco.

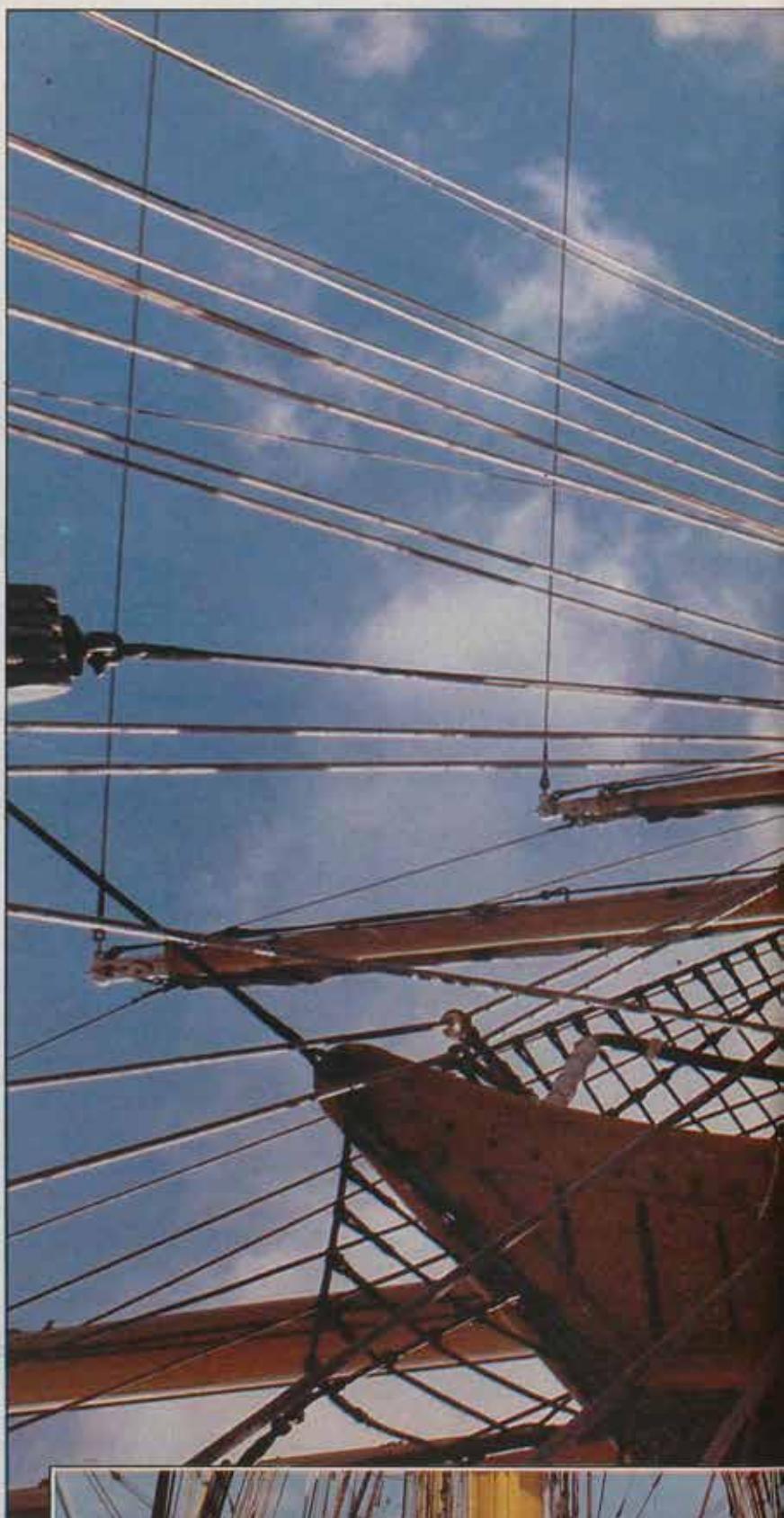
El yate de lujo que debería resultar según los cálculos de los nuevos propietarios, estaría dotado con 50 camarotes rodeados de todo tipo de comodidades, aire refrigerado, piscina, salas de juego y de fiestas, circuito de televisión y todos los accesorios que uno pueda imaginarse. Sin embargo, la empresa no obtuvo la cantidad exigida para realizar las obras y todo se quedó en papel mojado. El final del veterano correíllo no pudo ser más miserable. Fue vendido para chatarra, pero antes de que pudiera ser desguazado se hundió junto con el congelador "Vigo", incendiado pocos días antes, al cual estaba abarreado. Con él se iba al fondo del mar toda una etapa de la navegación, hoy superada, pero que hubiera merecido la pena conservar.

UN FUTURO INCIERTO

Los proyectos para el otro vapor, el "La Palma", fueron parecidos en un principio. La Trasmediterránea lo vendió al empresario Juergen Flick, quien pagó por él tres millones de pesetas. El correíllo fue amarrado en su actual emplazamiento el 24 de marzo de 1977. Su dueño pensó en darle diferentes usos, restaurante, sala de juego, museo, cualquier cosa con tal de salvarle del desguace. Sin embargo, las trabas legales impidieron llevar adelante cualquiera de estos proyectos. "El problema radicaba básicamente —comenta el señor Flick— en que no existía ninguna figura jurídica que permitiese que al barco, como elemento flotante, como bien semoviente, se le aplicase una concesión administrativa. Por esta razón no pude realizar ninguna inversión particular en el barco, pero tampoco se podía hacer ninguna de carácter público, ya que era imposible al no existir dicha concesión".

Lo cierto es que ya el año pasado los gastos de mantenimiento del correíllo sobrepasaban los 19 millones de pesetas desde que fue adquirido por su propietario. En diciembre de 1982, Juergen Flick, incapaz de mantener por más tiempo una pieza de museo que le resultaba tan poco rentable, estaba dispuesto a hacer de él carne de chatarra. Afortunadamente, en el último momento, el Ayuntamiento de Las Palmas se decidió a adquirir el vapor para transformarlo en un museo flotante y enriquecer el patrimonio cultural de la ciudad.

De eso hace nueve meses, en los que ha habido de por medio una consulta electoral. La suerte del viejo correíllo sigue en el aire, a la espera de las disposiciones municipales. Aún queda la esperanza de que este último superviviente de la edad del vapor pueda ser contemplado todavía por algunas generaciones más. ■





El buque-escuela alemán, en el Puerto de la Luz

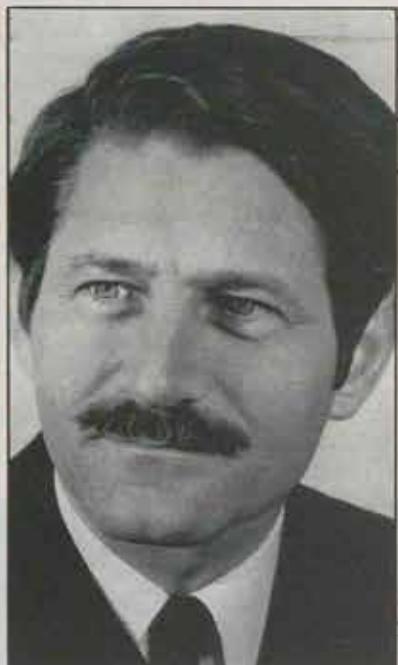
Bodas de plata del "Gorch Fock"

EL buque-escuela de la Marina alemana "Gorch Fock", que este año conmemora sus veinticinco años de vida náutica, acaba de tocar puerto en Las Palmas, en la primera quincena de agosto, rumbo a Estados Unidos, donde se unirá a la celebración del tricentenario del primer viaje de los emigrantes alemanes a lo que actualmente es Norteamérica.

El buque de instrucción de suboficiales y guardias marinas alemanas, construido en 1958 en los astilleros Blohm und Voss, de Hamburgo, tiene una eslora de 89,4 metros, manga de 12 y calado de 5,25 metros. Su desplazamiento es de 1.870 toneladas y la altura del palo mayor es de 45 metros por encima de la línea de flotación. La superficie de sus velas, una vez que éstas han sido desplegadas, sobrepasa los dos mil metros cuadrados. Los componentes de la tripulación total en este recorrido es de 202, de los que 104 son suboficiales en aprendizaje.

Además del "Gorch Fock", los astilleros alemanes Blohm und Voss construyeron antes de la segunda guerra mundial los también gemelos "Eagle", buque-escuela de la guardia

(Pasa a la pág. 58)



Nickels Peters Hinrichsen, cuarenta y cuatro años, capitán del "Gorch Fock". Es el séptimo comandante del buque en sus veinticinco años de existencia.

Bodas de plata del "Gorch Fock"

(Viste de la pág. 57)

costera americana; el "Tovarich", de bandera rusa; el portugués "Sagres" y el rumano "Mircea", todos ellos todavía en buena linea de navegación.

El "Gorch Fock" inició la presente ruta el 20 de julio en el puerto de Kiel —puerto matriz del buque—, pasando a continuación por la isla de Helgoland, siendo el Puerto de La Luz el siguiente atraque. Según las palabras del capitán —que es el séptimo comandante en la historia del buque—, Nickels Peter Hinrichsen, "en veintiún días llegaremos a San Juan de Puerto Rico y a continuación atracaremos en Norfolk (Virginia), donde intercambiaremos a los suboficiales a bordo —que regresarán a la República Federal por avión— por guardias marinas llegados expresamente desde Alemania para embarcar en el 'Gorch Fock'". De Norfolk seguirá el viaje a Filadelfia, donde acudirán a celebrar el trescientos aniversario de la emigración alemana a Estados Unidos en compañía del Presidente de la República Federal de Alemania. De allí el "Gorch Fock" seguirá ruta a Portsmouth (Nueva Inglaterra), regresando a continuación por Punta Delgada (Azores) a Hamburgo, previsiblemente el 24 de noviembre, y conmemorar el veinticinco aniversario de su larga existencia por los mares del mundo.

Hasta la fecha el buque-escuela ha realizado ya más de sesenta cruceros de instrucción y cuenta con unas aproximadamente 550.000 millas náuticas recorridas en este cuarto de siglo de existencia.

En el Puerto de La Luz, de Las Palmas, tanto las autoridades de la base naval española como los mismos componentes del "Gorch Fock" han confraternizado unas veces en el mismo buque y otras en el club de la base naval, en la isla de Gran Canaria. De entre los actos ofrecidos por las autoridades españolas destaca el ofrecido por el almirante-jefe de la Zona Marítima de Canarias, Antonio Nalda. ■



Vigo tendrá Museo del Mar

Vigo, 6.—Vigo contará con un Museo del Mar, que se ubicará en el edificio que albergó la sucursal del Banco de España en esta ciudad, el cual fue cedido al Ayuntamiento.

El acuerdo fue adoptado en sesión plenaria municipal, a propuesta del alcalde Manuel Soto, que presentó la moción en tal sentido coincidiendo con la celebración en esta ciudad el domingo próximo del Día del Mar, a sugerencia del almirante de la Armada Saturnino Suárez.

El alcalde explicó que el museo de Vigo será similar al que existe en las proximidades de París y que servirá para seminario e investigación. ■

Incendio en un carguero danés

Vigo, 9.—El carguero danés "Marianne Dancoart", de 400 toneladas, que transportaba en sus bodegas 1.000 toneladas de cable eléctrico y aceite lubricante, sufrió un incendio a bordo el pasado sábado día 8 de octubre a 44 millas del Sudoeste de Vigo. A uno de sus siete tripulantes, el jefe de máquinas se le da como desaparecido.

Nada más tener conocimiento del incendio se dirigió hacia el lugar en donde se hallaba el citado carguero, el "Remolcanosa 5", que lo avistó hacia las nueve de la noche. Al saberse de la desaparición de uno de los tripulantes, zarpó también del puerto de Vigo el patrullero de la Armada "Tabarca", que rastreó la zona próxima al barco en previsión de que el desaparecido hubiera abandonado el barco junto con sus compañeros, aunque se preveía que se encontrara aún a bordo. Otro barco el "Sertán" recogió a los marineros, que abandonaron el barco en llamas.

El carguero danés fue remolcado a puerto y durante el traslado se efectuaron labores de extinción del incendio, de manera que al llegar a la costa se había logrado sofocarlo. Durante toda la tarde del domingo continuaron los trabajos, logrando extinguirse las llamas de la bodega número 2 y de la sala de máquinas. El jefe de máquinas aún no ha sido localizado y posiblemente pudiera encontrarse en el interior del buque. ■

Niños en el "Lepanto"

Un grupo de escolares se divierte manipulando las ametralladoras antiaéreas del destructor "Lepanto", de la Armada española, que se encontraba atracado en Villagarcía de Arosa y participó en los actos del Día del Mar que se celebraron en el mencionado puerto.

Ría de Arosa

Ametrallamiento de una lancha de vigilancia

El contrabando, el furtivismo y el uso de otras artes clandestinas han hecho su aparición en la ría de Arosa. Los medios empleados para reprimir estas actuaciones han sido, hasta el momento, insuficientes, a pesar de la llamada de socorro que ha sido lanzada por las Cofradías de Pescadores.

Hasta ahora, los furtivos se habían contentado con ejercer clandestinamente sus "oficios", pero sin atentar contra personas o bienes. Pero han pasado a la agresión. Una lancha de vigilancia de la Cofradía de Pescadores de Rianxo fue salvajemente ametrallada, sin que por fortuna los ocupantes de la misma sufrieran daño. Milagrosamente pudieron ponerse a cubierto del plomo que disparaban contra ellos.

Los dos ocupantes de la lancha, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Rianxo, Fernando Alcalde, y el guardapescas jurado José Ramón Mosquera Tubio, en declaraciones a la "Voz de Galicia" en su edición del domingo 10 de octubre relataban de la siguiente manera los pormenores del atentado.

"A la una de la madrugada del domingo —señala el patrón mayor de la Cofra-

dia— fui llamado a mi domicilio por el guardapescas marítimo José Ramón Mosquera, que presta sus servicios en la Cofradía, indicándome que había detectado, al parecer, una embarcación que se estaba dedicando al marisqueo en la zona vedada, entre Punta Neixón y Punta Salto de Ladrón, zona que está dentro de las autorizaciones administrativas de la entidad. Decidí salir a la mar en compañía del mencionado guardapescas jurado. Lo hicimos en la embarcación de vigilancia denominada 'Segunda Anguia', propiedad de la Cofradía, con la cual partimos para la zona desde el puerto de Rianxo, con la intención de identificar a la supuesta embarcación furtiva y sus ocupantes".

"A mitad de ruta —continúa el patrón mayor— se nos cruzó por proa una embarcación de color oscuro y gran caballaje de potencia. Cambiamos de rumbo y fuimos en su persecución, pero fue imposible darle alcance, ya que cada vez aumentaba más la distancia entre ambas embarcaciones, debido a la mayor potencia de la que huía".

Más adelante añade el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Rianxo que decidieron regresar a la zona de la ense-

nada de Beluso, efectuando varios recorridos por la zona vedada. "Al regresar del segundo de ellos —dice— nos quedamos con el motor parado; a la deriva, tratando de escuchar si se acercaban embarcaciones".

"Estando con el motor parado y arrastrados por el viento a la altura de la misma Punta de Neixón, de repente apareció desde detrás de la Punta una embarcación a gran velocidad, deslumbrándonos con un gran reflector y llegando inmediatamente a la proximidad de nuestro costado, disparando sobre nosotros. Al primer disparo nos tumbamos en el plano de la lancha, e inmediatamente le siguieron una ráfaga de diez o quince disparos. Acto seguido se dieron a la fuga".

Poco después eran alertadas tanto la Guardia Civil como las autoridades de Marina.

Sobre la intencionalidad del hecho puede deducirse que los disparos no fueron hechos para amedrentar a ambos ocupantes de la lancha, sino para herirlos.

CONTUNDENTES REACCIONES

El Cabildo de la Cofradía, reunido en sesión extraordinaria, condenó el atentado y reivindicó una vez más una mayor vigilancia del furtivismo en la ría, a la vez que anunciaba, con durísimas palabras, que "incrementarían sus propios recursos de vigilancia y que responderían con la misma contundencia a los que les agredan".

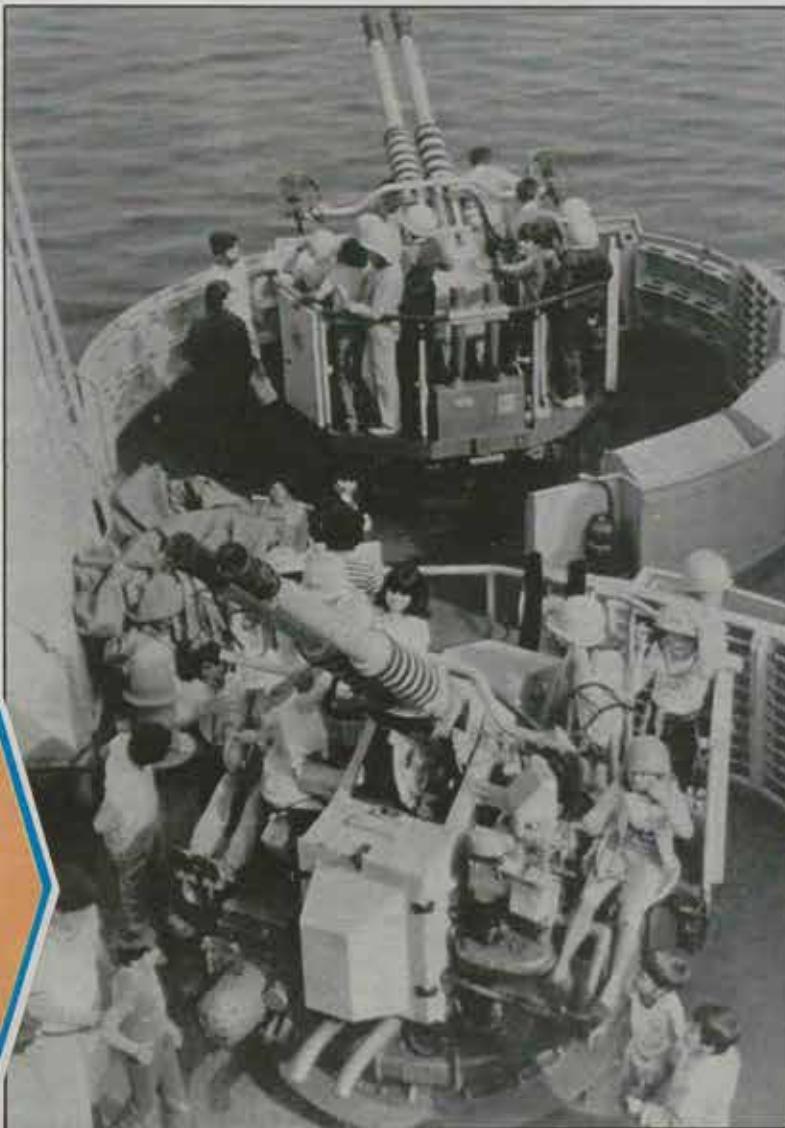
En opinión del patrón mayor, el atentado sufrido por la lancha fue originado por una embarcación furtiva, con el propósito de desestabilizar el sector pesquero organizado. En sus declaraciones se afirma en la urgente necesidad de contar con una Policía autónoma del mar en Galicia. "Este hecho no puede contarse como un hecho aislado, sino que hay que tener en cuenta lo ocurrido años atrás en Puebla y en la Illa de Arousa".

Hace dos años, en la zona de Portomouro, la lancha "Primer Anguia", también de la Cofradía de Rianxo, ya había tenido serios problemas con los furtivos.

DIECIOCHO PESQUEROS SORPRENDIDOS EN EL AGUÑO

Dieciocho pesqueros que estaban capturando furtivamente almeja con el endero remolcado (arte conocido más comúnmente como "can") fueron sorprendidos por dos lanchas de vigilancia de la Cofradía de Pescadores de Riveira en el lugar conocido como "Entre el castillo y la playa de Zafra", en la isla de Salvora, según informó el "Faro de Vigo", en su edición del 6 de octubre.

La mayor parte de las embarcaciones furtivas, al verse sorprendidas por la presencia de las patrulleras, huyeron en varias direcciones y solamente una de ellas logró ser identificada. Se trata, al parecer, del "Cielo Azul", que intentó abordar a una de las patrulleras cuando trataba de identificarla y, tras reiteradas advertencias, los guardas de la lancha de Riveira tuvieron que efectuar un disparo intimidatorio al aire, a pesar de lo cual ésta se dio a la fuga. ■



Los tripulantes fueron atendidos en el "Esperanza del Mar"

Hundimiento del pesquero "Massó 35" en el banco sahariano



CARLOS Riestra y SALVADOR CASANOVA
Reportaje gráfico

La flota congeladora española que se dedica a la captura de cefalópodos en las aguas del banco sahariano tiene una baja más desde el pasado 25 de septiembre: se trata del pesquero "Massó 35", unidad que realizaba su primera "marea" con los nuevos propietarios, una cooperativa que lleva el nombre de Nosa Cantigas, y cuyos miembros iban a bordo como tripulantes, todos ellos residentes en Pontevedra, a excepción de un marinero canario y los dos marineros marroquíes de contratación obligatoria, según el convenio en vigor con Marruecos para las faenas pesqueras.

Los veintidós naufragos, tripulantes del "Massó 35", llegaron al puerto de La Luz en la noche del pasado día 26 de septiembre a bordo del buque-hospital "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina, que manda el capitán Juan Pérez Ortega, y desembarcaron en el muelle del Arsenal de esta zona marítima.

Todos ellos resultaron ilegos, siendo recuperados sanos y sin novedad por la tripulación del pesquero marroquí "Leila", que fue el que colisionó de forma imprevista con el "Massó 35", produciéndole su hundimiento a unas 20 millas al Sur de Villa Cisneros.

Con el patrón de pesca de esta unidad,

Argimiro González Rodal, uno de los propietarios del barco y que estaba de guardia en el puente en el momento de producirse la colisión, tuvimos ocasión de dialogar todavía a bordo del "Esperanza del Mar" para que nos relatara cómo se produjo el accidente:

—Nosotros habíamos estado al costa-



El patrón del "Massó 35" no puede ocultar su disgusto. Junto a él, el armador del buque. Ambos, con otros tripulantes, a bordo del "Esperanza del Mar", mientras se consuma el hundimiento del pesquero. Abajo, el capitán del pesquero contempla la pérdida definitiva del barco.



do del buque-hospital, ya que dos de nuestros tripulantes necesitaban asistencia médica en la madrugada del domingo dia veinticinco de septiembre. Luego volvimos a la pesca y sobre las cinco y media habíamos virado echando el arte y haciendo firme el arrastre. Navegábamos hacia el Sur. Desde el puente observé, ya que iba de guardia, que se nos acercaba otro barco por la banda de estribor y de acuerdo con su rumbo debía pasarnos por la popa. Pero cuál no sería mi sorpresa que, cuando faltaban unos cien metros, reviró hacia estribor y vino con su proa a darse a la altura del puente, entre la sala de

máquinas y la bodega. Al ver que nos iba a dar, inmediatamente ordené atrás y ello evitó que la colisión fuera mucho más grave. Nos hizo una vía de agua de unos tres metros de largo y figure usted qué impacto sería, que las chapas que traspasó la proa del "Leila" eran de un grosor de veinte milímetros.

El "Massó 35" había sido adquirido por este grupo de marineros a la casa Mar, por un valor de 50 millones de pesetas, y antes de bajar a las aguas del banco sahariano había pasado por unos astilleros de Vigo, donde se le había instalado una potabilizadora y un nuevo gene-

rador, así como otras reparaciones que importaron unos ocho millones de pesetas. El barco tenía unos veinte años, pero estaba bien conservado, según nos manifestaron sus tripulantes. Sólo dos horas tardó en hundirse definitivamente.

LA PESCA, VALORADA EN 20 MILLONES

Proseguimos el diálogo con el patrón de pesca del "Massó 35" y nos fuimos enterando de otros detalles.

—Llevábamos treinta y cinco días tra-

El hundimiento del "Massó 35"



Los tripulantes del "Massó 35", que recogió el "Leila", son trasladados en zodiac desde este barco hasta el "Esperanza del Mar".

bajando en la mar, ya que habíamos salido del puerto de La Luz el pasado veinte de agosto. Calculo que en la bodega iban estibadas unas noventa y cuatro toneladas de capturas, especialmente pulpo, choco y calamar, que debían tener un valor de unos veinte o veintidós millones de pesetas. Yo espero que se nos haga justicia y al menos se nos dé otro barco para volver a trabajar, ya que consideramos que no somos culpables, y también que se nos abone el valor de la pesca que hemos perdido para repartir entre todos los marineros.

"También quisiera, a través de HOJA DEL MAR —sigue diciendo el patrón—, que expresara nuestra gratitud a toda la tripulación del "Esperanza del Mar", que se ha desvivido para atendernos en todo desde que nos recogieron en la mañana del domingo, cuando estábamos a bordo del pesquero marroquí "Leila".

La totalidad de los 22 naufragos del "Massó 35" que llegaron a bordo del buque-hospital "Esperanza del Mar" son los siguientes:

Salvador Rodal Acuña, Argimiro Gon-

zález Rodal, Manuel García García, Amador Couzo González, José Quiroga Crespo, José Fonseca Fernández, Román Laijo Rojo, José María Cano Ríos, José Mine Lojo, Sixto Rodríguez de Lucas, José Ramón Patiño González, Julio Malvido Patiño, Modesto Buceta Torres, José López Barreiros, Manuel Otero Martín, Juan Padrón Costa, Manuel Bentosinos Martínez, Argimiro González Blanco, José Garrido Dávila y José Laiño Pose. Todos ellos españoles, más los súbditos marroquíes Manel Mohamed y Biriai Artahin.

La Coruña

Repatriación del "Soñera"

La Coruña, 6.—El armador del arrastrero "Soñera", apresado por patrulleras irlandesas el pasado martes, manifestó su intención de repatriar a la tripulación, compuesta por 14 hombres, pero no pagar la fianza necesaria para la liberación del buque.

La decisión del propietario de este barco se atribuye a la grave descapitalización que sufren los armadores como consecuencia de los frecuentes apresamientos.

Tras la aprehensión del buque en aguas del Gran Sol, se celebrará el llamado juicio preliminar, en el que se fijan fianzas de 18 a 20 millones de pesetas por regla general y que el armador debe depositar para la liberación de la embarcación.

Este dinero es retenido hasta la celebración, varios meses más tarde, del juicio definitivo, que establece las multas, que suelen situarse entre el medio millón y los cinco millones de pesetas. ■

EFE

Santiago de Compostela

Desaparecen dos percebeiros

Santiago de Compostela, 10.—Los marineros Manuel Santamaría Olbeira, de sesenta y un años, de Aguino, y Undino Rodríguez Pérez, de cuarenta y cuatro años, de Muxia, casado y con un hijo, han desaparecido cuando se encontraban capturando percebes.

Manuel Santamaría desapareció en las inmediaciones de la isla de Salvora, mientras que Undino Rodríguez fue arrastrado por la mar en el lugar de Naxas de Monte Gordo, al Norte de la playa de Nemiña, en Muxia.

Mientras que una lancha de la Cruz Roja del Mar está buscando a Manuel Santamaría en la zona en que desapareció, un equipo de hombres rana de Muxia está en espera de que cese el mal tiempo para poder iniciar la búsqueda de Undino Rodríguez. ■

Burela

Incendio en un arrastrero

Burela (Lugo), 26.—A sesenta millones de pesetas ascienden los daños

producidos por un incendio a bordo del arrastrero "San Jaime", con base en Burela, que no ha causado víctimas.

El "San Jaime" tenía previsto zarpar el lunes para la mar, después de mes y medio sometido a importantes trabajos de modernización en los astilleros de Figueras (Asturias).

El fuego se inició por causas que se desconocen y en las tareas de extinción ha tenido una muy positiva actuación el servicio de bomberos del Consejo Industrial Aluminio-Aluminio de San Ciprián.

El buque siniestrado es propiedad de los hermanos Balbino y José López Neira y Francisco Otero Blanco, armadores que aún no han evaluado oficialmente las pérdidas.

A pesar de la importancia del incendio y los daños producidos, el fuego no ha afectado a las 40 toneladas de gasóleo que el buque había suministrado horas antes. ■

EFE

Cedeira

Mero de 40 kilos

Cedeira (La Coruña), 30.—Un mero, que dio en la báscula un peso de 40 kilogramos, fue capturado desde un barco pesquero con base en este puerto del litoral coruñés.

Esta pieza, que es la mayor que se ha vendido en la historia de la lonja de Cedeira, se ha pagado a un precio de 750 pesetas el kilo, que proporcionó un total de 30.000 pesetas.

Rianxo

Subvención para una Escuela Náutico-Pesquera

Barbanza, 4.—La Dirección General de Ordenación Pesquera, a través de la Inspección General de Enseñanzas, concedió una subvención de siete millones de pesetas, ampliables a nueve, al Ayuntamiento de Rianxo para impartir enseñanzas náutico-pesqueras. El edificio a preparar será el del cuartel viejo de la villa, según informó el diario "El Faro de Vigo", en su edición del pasado 23 de septiembre. Tanto el Ayuntamiento como las demás entidades han iniciado las gestiones para que se dote al centro del correspondiente profesorado para que pueda comenzar a funcionar a primeros de año. ■

Gijón

Crítica situación del sector naval

Gijón, 21.—La situación que se registra en el sector de la construcción naval de Gijón podría ser causa de movilizaciones en fecha próxima.

Los trabajadores del astillero público S. A. Juliana Constructora Gijonesa, que tiene una plantilla de 1.460 personas, decidieron celebrar el día 23 una asamblea para estudiar la crítica situación del astillero, cuya actividad se encuentra prácticamente paralizada.

A los 1.460 trabajadores se les adeuda el salario del mes de agosto, y de las últimas pagas que tenían pendientes de cobrar solamente han recibido el 50 por 100 de la paga extraordinaria. En la asamblea, en la que podría decidirse iniciar manifes-

taciones y movilizaciones para poner de relieve el grave problema, se estudió la situación de la empresa y las medidas que se adoptarán para lograr el cobro de los salarios.

La empresa está tramitando la concesión de un crédito por parte del Banco de Crédito Industrial de 1.400 millones de pesetas, que de concederse podría hacer frente al pago de los salarios pendientes y a la reanudación de la actividad laboral.

Por otra parte, ha entrado en vigor el expediente de suspensión temporal de contratos en otros dos astilleros de Gijón, Cantábrico y Riera. Ambos expedientes afectan a un número total de 457 trabajadores. ■

EFE

La plataforma petrolífera abandona los sondeos

Gijón, 6.—La plataforma petrolífera de la compañía Shell "Ocean Voyager" partió con dirección a Túnez, una vez alcanzados los 4.900 metros de profundidad en el permiso "Mar Cantábrico B-4", sin resultado positivo alguno.

Tras ciento veinticinco días de trabajo en el punto situado a 20 kilómetros en la perpendicular del puerto pesquero de Tazones y 40 kilómetros en la diagonal de Gijón, logrando la mayor profundidad obtenida hasta ahora en España por una pros-

pección marina, los sondeos quedaron momentáneamente suspendidos.

Fuentes de la compañía declararon a EFE que en principio se volverá a sondear en el mar Cantábrico, si bien lo condicionaron a los estudios que realizarán a través de las pruebas obtenidas en esta última prospección.

Anteriormente, la compañía Shell había realizado otro sondeo en el permiso "Mar Cantábrico D-1", igualmente sin resultados positivos.

EFE

Los astilleros cántabros se refundirán

Santander, 5.—La reconversión industrial tiene previsto refundir en uno solo los dos astilleros cántabros, Astilleros del Atlántico (privado) y Astander (público), dada la difícil situación que afecta al sector naval en esta comunidad.

Esta planificación pretende la creación de un astillero unificado para Santander, no especificándose si será público, privado o mixto.

Los dos astilleros cuentan actualmente con 1.200 puestos de trabajo, exceptuando las jubilaciones anticipadas. Ambos siguen los planes de la sociedad para reconversión industrial Sorena, que suponen una disminución de 400 puestos laborales.

Mientras tanto, la situación es delicada en ambas factorías. En Astilleros del Atlántico, según fuentes de

CC. OO., será entregado dentro de una semana el último barco contratado. A continuación, los trabajadores de plantilla, excepto el aparato directivo, pasarán a engrosar las listas de parados.

En Astander, dedicado a la reparación de buques, está cubierta la contratación para los dos últimos meses del año.

Una vez aprobado el Decreto-Ley de reconversión industrial del sector naval, corresponderá a las comunidades autónomas su desarrollo mediante la constitución de comisiones territoriales parciales que negocien los oportunos acuerdos con las características propias de cada situación. ■

EFE

Los vascos en América

Buenos Aires, 4.—La participación vasca en la conquista y colonización de América es fundamental, según el historiador Telechea de Indágoras, quien se refirió al tema "Los vascos de América" en una conferencia organizada por la Fundación Vasco-Argentina.

El padre Telechea analizó la influencia de la cultura vasca en la conquista y colonización de América, sus aportaciones en prácticamente todos los terrenos de la actividad y su inserción en la nueva sociedad iberoamericana.

Entre otros puntos, el disertante recordó el origen vasco de la carabela "Santa María", nave capitana de la flota descubridora de América y de varios integrantes de la tripulación, como Juan de la Cosa, Pedro de Bilbao, Diego de Arana, Martín de Fuentevilla y Juan Bernardo de Ibarra, quien fue secretario de Colón.

También habló Telechea de un personaje casi desconocido de la etapa colonial: Pedro de Rentería, responsable de la conversión de Bartolomé de las Casas —entonces encomendero— a la vida religiosa

y su acendrada defensa de los derechos de los indígenas.

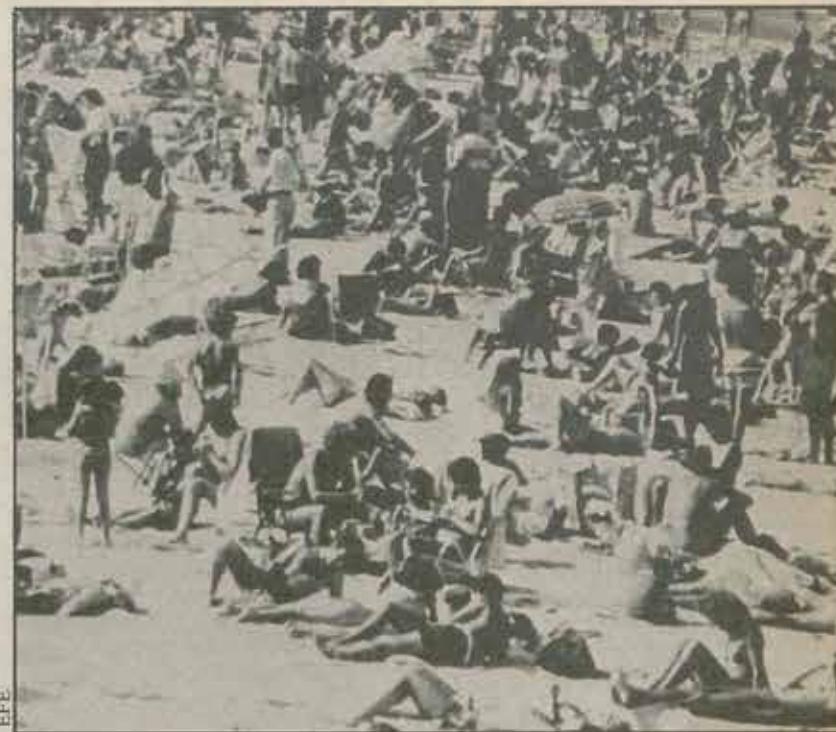
"El mismo Rentería —señaló el disertante— fue quien financió el primer viaje a España de Bartolomé de las Casas para abogar por los naturales".

También se refirió Telechea a Pedro de Uzúa, quien fuera el primer comandante de una expedición en busca de la mítica ciudad El dorado, y de Aguirre, el empecinado navegante del Orinoco que inspiró la película del director alemán Herzog "Aguirre o la cólera de Dios".

El conferenciante reseñó las sucesivas etapas que llevaron el aporte vasco a las tierras americanas desde los rudos conquistadores iniciales hasta los comerciantes de ese origen que abrieron un fecundo comercio en las Antillas.

Entre otros puntos de su extensa conferencia, José Ignacio Telechea de Indágoras mencionó la posibilidad de que navegantes vascos hubieran llegado a América antes de Colón, recalando en Terranova. ■

EFE



AL SOL DONOSTIARRA DE OCTUBRE.—La estampa es casi insólita: una muchedumbre se agolpa en la playa de San Sebastián, bajo el fuerte sol donostiarra que ha calentado con especial fuerza durante el mes de octubre. Hace muchos años que la población de San Sebastián no disfrutaba de tanto sol, una vez concluida la temporada veraniega, a mediados de septiembre.

Los pescadores bermeanos volvieron a la mar

Bermeo, 15.—Los pesqueros bermeanos volvieron a hacerse a la mar después de haber permanecido durante veinte días en tierra, a causa de las inundaciones que afectaron de forma especialmente grave a la citada villa.

Los 1.500 hombres que componen la flota se hallaban en alta mar cuando recibieron las escalofriantes noticias de las inundaciones e inmediatamente pusieron proa al puerto. Según comunicó la Cofradía de Pescadores, el bonito capturado hasta ese momento tuvo que ser vendido en diversos puertos del Cantábrico a bajo precio, algunas veces hasta 200 pesetas el kilo, a pesar del acuerdo existente entre la Administración y las empresas conservadoras en el que se establecían unos precios mínimos para venta de este pescado y que se fijó en 225 pesetas/kilo.

Una vez que la normalidad volvió a las calles de Bermeo, los pescadores, a la espera de la total potabilización del agua, efectuaron diversas reuniones para fijar el día de partida hacia los caladeros. Así se decidió que el sábado 17 de septiembre podría ser el adecuado para la vuelta a

la normalidad en su actividad pesquera.

"Las perspectivas no pueden ser más pesimistas —declaró Antón Pérez, secretario de la Cofradía— y la campaña finalizará a finales de octubre y primeros de noviembre".

Debido a la riada y por el vertido de todo tipo de restos arrastrados por las aguas, el Cantábrico no reúne las mejores condiciones, y por ello los pescadores bermeanos tendrán que acudir a otros caladeros en busca de los bancos de bonito. ■

Un barco avería el puente de Vizcaya

Bilbao, 22.—El carro transbordador del puente de Vizcaya, en Bilbao, permanecerá inactivo varios días a la espera de su reparación tras ser dañado por un barco que navegaba por la ría del Nervión.

Una de las grúas del buque "Ocean Wind" entró en colisión ayer con la pasarela del puente y provocó daños en la estructura que tardarán entre tres y seis días en ser reparados. El barco, recién construido en los astilleros de la factoría Euskalduna de Bilbao, tiene un registro bruto de 19.548 toneladas y 700 metros de eslora. ■

EFE

Las playas vizcaínas ya están limpias

Bilbao, 24.—La mayoría de las playas vizcaínas en las que se depositaron los residuos y materiales de todo tipo arrastrados por las lluvias del pasado mes de agosto ya están limpias y en condiciones de ser utilizadas normalmente.

Los últimos análisis efectuados demuestran que ya no existe peligro de contaminación en las aguas de la costa vizcaina, por lo que pueden ser utilizadas para el baño y la pesca.

Solamente tres playas, las de Ereaga, Arrigunaga y Las Arenas, las más próximas a la desembocadura de la ría del Nervión, quedan sin poder ser usadas, ya que los trabajos de limpieza son más minuciosos, al haber acogido mayor cantidad de desperdicios que el resto. ■

La URSS interesada en astilleros vascos

Bilbao, 4.—Una delegación de la entidad de comercio exterior de la Unión Soviética, Sudoimport, especializada en la importación y exportación de buques y equipos navales, se encuentra en Bilbao a fin de con-

tactar con empresas españolas del sector.

Sudoimport, que agrupa a 12 empresas rusas de distintas ramas de la producción de navios, ocupa un "stand" en la Feria Internacional de Muestras de Bilbao.

Según informaron miembros de la citada delegación, la Unión Soviética está interesada en establecer relaciones comerciales con las industrias navales españolas y de forma particular con los astilleros del País Vasco. ■

EFE

Pasajes

Biblioteca flotante

Pasajes (Guipúzcoa), 28.—El buque-biblioteca "Doulos" ("Siervo"), perteneciente a la Iglesia evangélica, atracó en la tarde del martes dia 27 de septiembre en el puerto de Pasajes, donde permanecerá hasta el día 17 de octubre. El barco, la mayor biblioteca flotante del mundo, lleva a bordo cuatro mil volúmenes, que versan sobre temas tan diversos como la cocina, técnica, ciencia, Medicina, temas infantiles y religiosos, y está atendido por 200 voluntarios evangelistas de 30 países.

El "Doulos" lleva bandera de Malta y fue construido como carguero en 1914, para ser reconstruido, para su uso como transatlántico, en 1952. ■

EFE



Valencia

Marinero muerto al caer al mar

Valencia. 6.—Un marinero resultó muerto al caer al mar cuando trataba de subir por la escala de un barco surto en el puerto de Valencia.

La víctima, Federico Puerta Fábregas, de treinta y siete años, era miembro de la tripulación del mercante español "Navicón", en el que trabajaba como engrasador.

Al parecer, a primeras horas de la pasada noche regresaba al buque, tras haber pasado la tarde en la ciudad, cuando sufrió una caída desde la escala y fue a parar al mar tras recibir algunos golpes contra la propia escala y el casco del buque.

El marinero fue rescatado y llevado al Hospital Clínico, donde ingresó cadáver. ■

EFE

Isla Tabarca será reserva marina

Alicante. 4.—La isla de Tabarca, situada a muy pocas millas del puerto de Alicante, será en breve el enclave de una de las mayores reservas marinas de la costa mediterránea española, que permitirá la protección de especies en peligro de extinción en la zona.

El presupuesto de este proyecto asciende a tres millones de pesetas y será llevado a cabo por el profesor de Biología Marina de la Escuela Náutica-Pesquera, Alfonso Ramos.

Esta reserva marina permitirá el desarrollo y protección de especies

Mortandad de peces en el delta del Ebro

Barcelona. 4.—En la segunda quincena de septiembre se ha observado en las costas próximas al delta del Ebro cierta cantidad de peces muertos arrojados a las playas, especialmente en su parte Norte. Como es natural, ha cundido la alarma ante la posibilidad de que se tratara de infecciones masivas que pudieran afectar a la fauna ictínea y a la riqueza pesquera de la zona. El Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona fue rápidamente alertado ante el fenómeno y rápidamente personal del mismo se trasladó a las zonas donde se sabía habían aparecido muestras de tal proceso destructivo. Algunos ejemplares fueron remitidos al mencionado centro, aunque por el grave estado de descomposición nada pudo averiguarse al respecto.

Por el contrario, la simple inspección ocular indica, o al menos hace suponer, que se trata de una posible crisis distrofica que ocasionaría la muerte de los peces, siempre de río. En este sentido, es importante señalar que se trata de causa mortales que se originan en la parte del río seguramente anteriores a los puntos donde aparecen los primeros síntomas de peces muertos. En realidad, la situación actual de nuestros niveles de información no nos permite de ninguna forma señalar alguna de las posibles causas.

Por lo que hace referencia al hecho de encontrarse peces muertos en las costas del Norte del delta —y concretamente nuestra muestra procedía de Hospitalet de l'Infant—, seguramente es debido al hecho de que los peces que son arrastrados por la corriente fluvial, al llegar a la desembocadura son a su vez arrastrados por corrientes costeras que los conducen hasta la costa catalana.

Hasta aquí los hechos, como los miembros científicos del Instituto han podido detectar. Por otra parte existe bibliografía de situaciones parecidas en otras costas del Mediterráneo, debidas a causas parecidas, y más concretamente en el Mediterráneo francés. Aunque posiblemente sea pura coincidencia,

es interesante constatar hechos parecidos en circunstancias análogas.

Es interesante aprovechar esta ocasión para reiterar la excelente disposición del Instituto de Investigaciones Pesqueras para el estudio de las posibles causas de contaminación o de crisis ambientales de diversas índoles, que puedan afectar a la población marina de diferentes tipos, peces, crustáceos y especialmente moluscos, tan importantes en las aguas del delta, tanto en las propiamente fluviales y lacustres, como en las marinas situadas en sus cercanías. Para ello, no obstante, es preciso que exista una cierta coordinación entre el personal del delta, los posibles afectados y el personal del Instituto, a fin de que en cualquier asomo de peligro se puedan tomar las muestras correctamente, según las directrices del personal del mencionado centro. Hay que señalar, al respecto, que sin esta coordinación es totalmente imposible poder realizar algún análisis o prospección suficientemente fiable para deducir las posibles causas en cada caso.

Es evidente que, en esta colaboración, las autoridades de los distintos niveles deben tener un papel preponderante, pues en definitiva ellas, como celadoras de la conservación del patrimonio público, son las primeras interesadas en proteger y tomar las medidas eficaces a fin de estudiar, controlar y prevenir toda posible alteración del medio natural, que si directamente ataca a la Naturaleza, no podemos olvidar que, en último caso, el hombre es el más gravemente perjudicado.

Reiteramos, desde nuestra posibilidad de estudio, el más sincero ofrecimiento para colaborar al discernimiento de las posibles causas y a la determinación o consejo respecto de los controles que sería necesario establecer. La coordinación de esfuerzos no puede ser más que en beneficio del propio delta y de sus recursos naturales. ■

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

en vías de extinción en la zona, como lo son las langostas, el mero y el congrio.

El Ayuntamiento de Alicante se reserva el derecho opcional de adjudicar la explotación de dicha reserva durante los primeros cinco años al citado profesor.

El equipo que se hará cargo de los estudios estará compuesto por biólogos, químicos, ecólogos, especialistas en Derecho marítimo y un potente equipo auxiliar de buceo. ■

Cartagena

Cesado el presidente de la Junta de Obras del Puerto

Madrid. 6.—Diversas anomalías en el proceso de adjudicación de

obras del muelle de graneles motivaron el cese del presidente de la junta de Obras del Puerto de Cartagena, acordado en Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

El Ministerio informó que este ceso, junto con el del director del puerto, ambos cargos de confianza y libre designación del Gobierno, responden al propósito del Gobierno de exigir transparencia en la actuación pública, así como el cumplimiento de la normativa de contratación y la protección de los derechos privados.

Las anomalías de procedimiento registradas en la adjudicación de las obras fueron puestas públicamente de manifiesto por las empresas eliminadas del concurso, lo que motivó la advertencia del director general de Puertos y Costas a ambos cargos cesados sobre las graves consecuencias para la Administración si no eran subsanadas de forma rigurosa.

La Junta volvió a confirmar la adjudicación provisional en un segundo acto administrativo igualmente recurrido por las empresas rechazadas, y el Ministerio, una vez recibidos los recursos de alzada, comunicó por escrito al presidente de la Junta la necesidad de aplazar la adjudicación definitiva del concurso subasta hasta que éstos fueran resueltos.

Sin embargo, el presidente de la Junta incluyó la adjudicación definitiva antes de los veinte días disponibles y ésta fue aprobada por el comité ejecutivo. ■

EFE

Almería

Pescador desaparecido al hundirse el "Nueva Rábida"

Almería. 3.—Un pescador desapareció y el pesquero "Nueva Rábida" se hundió al entrar en colisión dos pesqueros que se encontraban faenando frente a las costas de Balerma, en Almería.

El suceso ocurrió en la madrugada del 2 de octubre cuando las embarcaciones "El Chumbo", con base en Adra, y la "Nueva Rábida", con base en Motril, chocaron violentamente cuando se dedicaban a la pesca de la melva.

A consecuencia del choque, el segundo pesquero citado se hundió y un pescador de su tripulación ha desaparecido. Al parecer, la colisión se produjo por estar ambas embarcaciones demasiado cerca y sin suficiente luz.

Según fuentes de la Cofradía de Pescadores de Adra, el pescador desaparecido podría ser Manuel Hernández Heras, de veintisiete años, casado y con dos hijos. ■

EFE

Crónicas de la Costa

Ceuta

Más de nueve mil buques entraron en el puerto

Madrid, 27.—El puerto de Ceuta registró un total de 9.253 buques en el año 1982, con 35.262.594 TRB, según publicó el boletín de Anave en su número 137.

El tráfico exterior, comparado con 1981, ha supuesto un aumento del 44,33 por 100, habiendo descendido el de cabotaje.

Entre salidas y entradas se han registrado 2.569.392 pasajeros y 290.551 vehículos.

Las mercancías, respecto al ejercicio anterior (1981), han aumentado un 20,4 por 100, y el de agua, en un 10,19 por 100, según Memoria anual del Puerto de Ceuta de 1982. ■

Algeciras

El puerto de mayor tráfico

Algeciras, 30.—Algeciras fue durante el pasado año el puerto español que más tráfico registró por lo que se refiere a pasajeros, automóviles, graneles, líquidos y en movimiento de contenedores de 20 pies o de mayor envergadura, así como en tonelaje transportado por ellos mismos.

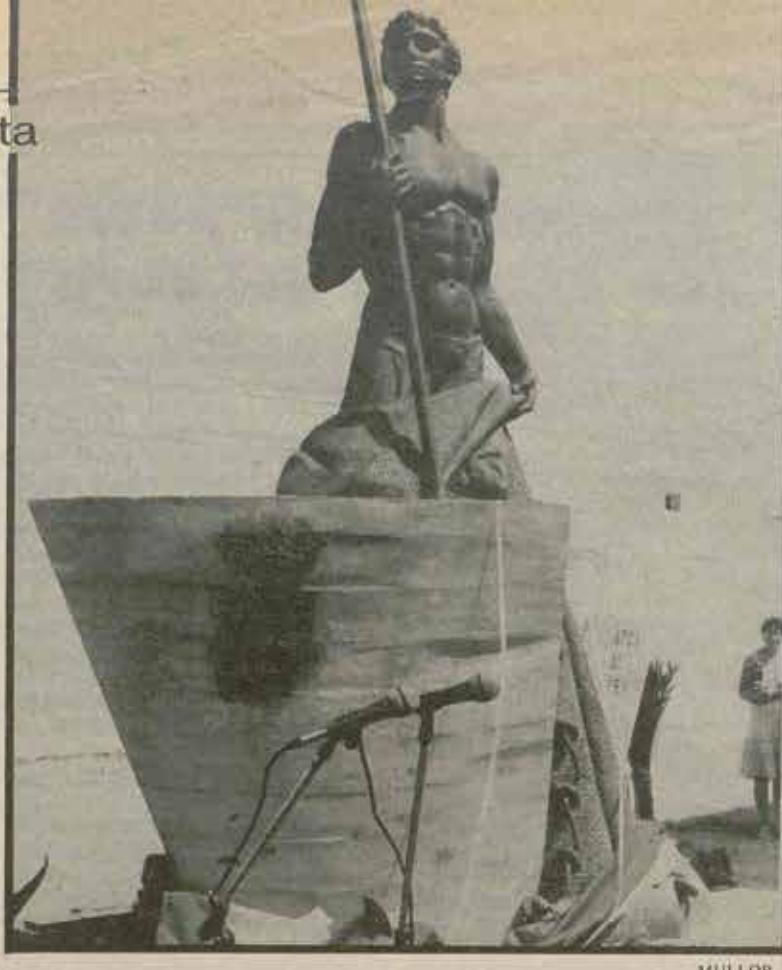
Durante 1982 el tráfico fue de 19,3 millones de toneladas métricas, y el número de pasajeros embarcados y desembarcados ascendió a 3.215.193. Por lo que respecta a los vehículos, se registraron, tanto en entradas a puerto como salidas, la cifra de 374.234.

Unicamente en el periodo comprendido entre el 15 de junio y el 15 de septiembre cruzaron el Estrecho por este punto un total de 1.463.078 personas y 206.417 vehículos.

Por lo que se refiere a tráfico de buques, Algeciras registró la entrada de 8.111 barcos, con un registro de 44.039.668 toneladas.

La pesca descargada fresca alcanzó la cifra de 34.623 toneladas con una valoración en la lonja de 5.059 millones de pesetas, que viene a superar el 26,6 de aumento en el peso y el 28,6 de su valor real con respecto a las cifras del año anterior.

La pesca congelada llegó a 16.092 toneladas, con una disminución ligeramente inferior a 1981. ■



Inauguración del monumento al pescador, erigido en Adra

Adra

Monumento al pescador

Almería, 26.—Se inauguró en Adra el monumento que el Ayuntamiento de aquella ciudad almeriense ha erigido al pescador. La obra, de buena factura, en bronce, se debe al escultor granadino José Castro Vilchez, director de la Escuela de Artes y Oficios de Almería.

Con la Corporación municipal, presidida por su alcalde, Pedro Sarmiento Posada, asistió el presidente de la Junta de Obras del Puerto de Almería, Pedro Lozano; comandante de la Guardia Civil, cura párroco de la ciudad y director provincial del Instituto Social de la Marina, quien presentó el monumento.

El director provincial hizo un elogio histórico de la vieja Abdera mediterránea a través de las colonizaciones púnicas y romanas, y el auge de su puerto durante el siglo XIX, como consecuencia del resurgimiento de la metalurgia y la exportación del plomo de las minas de Gádor. Finalmente recordó a las siete víctimas del naufragio, en 1979, de la embarcación "El Colorao", cuyos nombres citó, y a cuantos vivos o muertos han dedicado su vida a las duras faenas de la mar, a quienes simboliza este monumento.

Intervinieron también en el acto el párroco de Adra, Alfonso Arcas, y el propio alcalde, que dio las gracias a cuantos habían hecho posible este homenaje, a la anterior Corporación municipal, al pueblo de Adra y también al Instituto Social de la Marina. ■

Prorrogado el plan marisquero

Madrid, 30.—El plan de explotación marisquera y de cultivos marinos de la región sudatlántica ha quedado prorrogado, hasta su transformación en organismo de carácter perdurable, por medio de disposición de rango adecuado, según una Orden que publica el "BOE" del día 30 de septiembre.

Según la citada Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimen-

tación, la decisión de prorrogar la vigencia del plan se ha tomado en vista de los resultados obtenidos y de la labor que viene realizando dicho plan. ■

Piden subvención para los barcos inactivos

Huelva, 10.—La Dirección General de Pesca del Gobierno andaluz ha pedido a la Administración Central subvenciones para los barcos

amarrados en los puertos del litoral de Huelva.

Las subvenciones se solicitan para los armadores de los barcos onubenses que tenían licencia para pescar en aguas portuguesas y se encuentran inactivos por el bloqueo de las negociaciones del convenio de pesca hispano-luso. ■

Huelva

Visita del ministro de Pesquerías de Madagascar

Huelva, 30.—El ministro de Pesquerías de Madagascar, Joseph Raudrianasolo, ha llegado a Huelva para estudiar las posibilidades existentes de que barcos del litoral onubense puedan faenar en aguas de su país.

Durante su estancia, Raudrianasolo se entrevistó en Madrid con el secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver. Mantendrá reuniones con representantes de la Asociación Nacional de Buques Congeladores de Marisco.

El interés de poder pescar en Madagascar se centra en que estas aguas, junto con las de India y las de las islas Seychelles, cubren totalmente el ciclo migratorio del atún, haciendo más fácil su captura. ■

Isla Cristina

Pesquero hundido en "El Laberinto"

Isla Cristina (Huelva), 28.—El martes 27 llegaron al puerto de Isla Cristina los nueve tripulantes del barco pesquero "Nuestra Señora de la Asunción", que se hundió cuando entraba en la zona conocida como "El Laberinto".

El pesquero, con base en Isla Cristina, se encontraba a unas 25 millas de la costa isleña, en dirección al levante, cuando uno de los tripulantes descubrió que se había abierto una vía de agua en la sala de máquinas, que quedó rápidamente inundada.

Ante la imposibilidad de cerrar la vía, la tripulación optó por dejar el barco y saltar a las balsas neumáticas, en las que permanecieron por espacio de una hora y media.

Antes de abandonar la embarcación habían lanzado un SOS, que fue captado por la radio costera y otras embarcaciones. El "Rafael y Dos Marias" recogió a todos los tripulantes, a los que ha trasladado hasta Isla Cristina.

El barco "Nuestra Señora de la Asunción" tenía un registro bruto de 101,63 toneladas y había sido construido en el año 1967. ■

Banco sahariano: tres muertos y dos heridos en el atentado

Ametrallan un pesquero de bandera marroquí

Tres tripulantes muertos y dos heridos graves fue el balance de un ataque contra un barco pesquero portugués perpetrado por varios individuos sin identificar que dispararon ráfagas de ametralladora contra la embarcación "Driss", de bandera marroquí, cuando se hallaba faenando en el banco sahariano.

Los hechos comenzaron sobre las nueve de la noche del día 12 de octubre, cuando el barco se hallaba en aguas marroquíes aproximadamente en la situación de 21 grados 48 minutos Norte, y 17 de longitud Oeste.

Parece ser que cuatro lanchas rápidas siguieron los movimientos del barco, y en un momento determinado dos de ellas se colocaron a babor y otras dos a estribo. Al rebasar la cabina efectuaron disparos en forma de ráfagas que acabaron con la vida de uno de los patrones del barco, el jefe de máquinas y un sargento del Ejército marroquí. Otras dos personas más, el segundo jefe de máqui-

nas, Hermenegildo de Sosa, y un marinero marroquí, Mohamed Bouchad, resultaron heridos de distinta gravedad.

Ante el inesperado ataque, los dos militares marroquíes que iban a bordo del "Driss" intentaron repeler la agresión, muriendo uno de ellos, el sargento.

El escenario del atentado, en alta mar, fue punto de atención para multitud de barcos que se encontraban faenando en las proximidades. La radio del "Driss" lanzó un SOS que fue captado por el pesquero español "Mar de Altea", cuyo patrón alertó a través de la radio al capitán del buque hospital del Instituto Social de la Marina, "Esperanza del Mar". El capitán de este barco, inició inmediatamente los intentos de establecer contacto con el "Driss" para localizarlo y aproximarse lo más rápidamente posible, pero debido a los desperfectos que sufrió el pesquero en el ataque y al haber muerto su capitán, la tripulación no

acertó a situarse y no se pudo establecer contacto en las primeras horas.

Según el capitán del "Esperanza del Mar", todos los pesqueros españoles que faenaban en la zona colaboraron activamente durante toda la noche en los intentos de localizar al pesquero objeto de agresión armada.

"El primer contacto se establecía a las once de la mañana del día 13," —dijo el capitán— "y exactamente media hora después recibimos un mensaje del pesquero español 'Sábado Santo', informandonos que había localizado al 'Driss' y que estaba navegando cerca de él".

A las doce y media se produjo el contacto entre el "Esperanza del Mar" y el pesquero atacado. Los heridos fueron rápidamente asistidos y operados en el quirófano del barco hospital por el doctor Carlos Riestra.

Alrededor de las cinco de la tarde, una patrullera marroquí que había zarpado de Villa Cisneros al tener noticias de la agresión por la comunicación que habían recibido del ca-

pitan del "Esperanza del Mar", llegó al costado de éste y traspasó a los heridos a un centro asistencial.

Gracias a la intervención quirúrgica que, a bordo del buque hospital español, el doctor titular de dicho barco realizó a los dos heridos, estos pudieron salvarse. El cuadro clínico que presentaban había hecho temer por sus vidas, ya que sufrieron multitud de impactos de metralla en sus cuerpos. Sobre la autoría del atentado sufrido por el "Driss", varias hipótesis se han barajado, pero hasta la fecha ningún grupo ni organización se ha adjudicado el hecho. El Frente Polisario, afirmó a través de un comunicado emitido desde su sede en Argel, "que no había atacado a ningún barco portugués". Según comunicaba la agencia Efe desde su Redacción en Las Palmas de Gran Canaria, el portavoz del Polisario afirmó: "Nosotros no hemos atacado a ningún barco portugués", e insistió varias veces en ello cuando se le pidió su opinión sobre el ametrallamiento. Dicha fuente del Frente Polisario se negó a dar su opinión sobre el suceso y a hacer más comentarios al respecto.

El "Esperanza del Mar" evacua un marinero muy grave

Las Palmas, 20.—El día 19 de octubre, cuando el barco pesquero "La Hera", con base en la isla de la Graciosa, en Lanzarote, se hallaba faenando en aguas del Atlántico, lanzó una llamada de socorro al "Esperanza del Mar" comunicándose que tenía a bordo un enfermo. Desde el barco, el médico trató a través de la radio al marinero Sixto Báez Toledo, pero debido a su gravedad se decidió que fuera transbordado al buque hospital del Instituto Social de la Marina. Una

vez reconocido por el médico de a bordo, se diagnosticó una posible apendicitis y posible degeneración en peritonitis.

Debido a la gravísima situación que presentaba, se acordó, en coordinación con la Dirección Provincial del IS en Las Palmas, la urgente evacuación del enfermo, lo cual se hizo en colaboración con los Servicios Aéreos de Rescate (SAR) dependientes de la Comandancia General de la Zona de Canarias.

El "Esperanza del Mar" fijó sus coordenadas en 26 grados 20 minutos Norte y 15 grados 48 minutos Oeste en aguas del Atlántico. A las 6.30 horas del día 20, el helicóptero del SAR despegaba de la base aérea de Gando junto con una avioneta de reconocimiento de las Fuerzas Aéreas para la más fácil localización del buque "Esperanza del Mar".

A las 7.10 horas, el helicóptero sobrevolaba el barco. Once minutos después, el marinero Sixto Báez era

evacuado en una camilla con las medidas de seguridad seguidas en estos casos.

A las 7.55, el helicóptero tocaba tierra en Las Palmas. Una ambulancia enviada por la Cruz Roja Española al lugar indicado para el aterrizaje del helicóptero recogió al marinero y lo trasladó urgentemente a la Residencia Sanitaria Nuestra Señora del Pino, a donde llegó a las 8.25 horas. El enfermo quedó hospitalizado y sometido a análisis, para una posible intervención quirúrgica, si bien empezó a remitir la gravedad de su dolencia.

Isla Cristina

Portugal multa al "Miguel y Ana"

Isla Cristina (Huelva, 21).—La embarcación "Miguel y Ana", con base en el puerto de Isla Cristina, que se encuentra apresada en el puerto portugués de Faro, ha sido sancionada con 750.000 escudos (cerca de un millón de pesetas).

La multa ha sido impuesta en un juicio instado por las autoridades militares lusitanas.

En los primeros días de septiembre, el pesquero ya fue sometido a juicio por las autoridades civiles portuguesas, que decidieron la absolución de los responsables de la embarcación por no encontrar delito ninguno. Posteriormente, las autoridades militares apelaron para la celebración de un nuevo juicio.

El buque "Miguel y Ana", propiedad del armador Manuel Santos Tambrano, fue apresado el pasado 31 de agosto por lanchas patrulleras portuguesas cuando se encontraba faenando en aguas españolas.



Los hijos de marinos y pescadores están especialmente dotados para el deporte náutico, según se pudo apreciar en el curso de vela "optimist".

DAVID LEON HERRERO

EFE



Filatelia

Una goleta bacaladera

En los años 1928 y 1929, Canadá pone en servicio una nueva serie general, la cual tiene una particularidad importantísima y es que cada sello lleva un dibujo distinto. Este precioso sistema muy pocos países lo siguen, siendo precisamente éste el que mantiene esta trayectoria. Además, esta serie general tiene la categoría de que está realizada en calcografía, es decir, en grabado en acero, con lo cual cada uno de los sellos tiene calidad, elegancia y prestancia.

Pues bien, de esta serie de once unidades, la que es la número diez, que lleva el valor de 50 centavos, muestra, con todas sus velas al viento, una goleta de las que por aquel entonces iba a la pesca del bacalao. Se llamaba "Bluenose" y este sello está estimado hoy como uno de los más bonitos que se han hecho en todo el mundo. Lamentamos no poder reproducir este sello, pero no lo tenemos en nuestra colección, pues es un sello de valor en el mercado, que el catálogo Michel último lo cotiza en 900 marcos alemanes en nuevo y 150 marcos en usado. Para completar esta referencia filatélica de este signo del correo, digamos que su primer día de emisión es el 6 de enero de 1929, que del mismo se emitieron 1.044.900 ejemplares y que la empresa que realizó esta serie es la Canadian Bank Note Company.

Equipo de trabajo de tema marítimo-pesquero. Un grupo de coleccionistas estamos considerando la posibilidad de crear un equipo de trabajo sobre sellos de tema marítimo y pesquero. Por ello, cuantos estén interesados en el mismo pueden escribir al redactor de estas crónicas de información filatélica, cuyas señas son: Avenida del Mediterráneo, 48. Ma-



drid-30. En cuanto a los que estamos en Madrid, los lunes nos reunimos a partir de las 19 horas en la cafetería Chócalo, sita en la calle de Alcalá, 87, a donde acuden también coleccionistas de otras temáticas o hacen pases. Es, pues, una tertulia que ha sido creada por, para y con el sello, desde el punto de vista del coleccionismo.

Sellos temáticos de la comunidad francesa. Las antiguas colonias francesas, hoy Estados soberanos, son muy dadas a producir sellos temáticos. Sus faunas, flores, pesca, buques, medios de transporte, etcétera, son con frecuencia llevados a los sellos, y así resulta que hoy podemos dar esta amplia relación:

República de Djibuti: Serie dedicada a conchas marinas, formada por los valores de 10, 15, 25, 30, 70 y 150 francos/CFA. Dentro de la temática fauna marina hay un capítulo interesante, cual es este de las conchas, y hoy día se puede hacer una amplia colección, aunque no muy extensa, y sobre la misma he-



mos de decir que si bien España no tiene ningún sello específico sobre una concha, sin embargo, hay muchos sellos que entran dentro de esta colección, como son numerosos los emitidos con ocasión de Años Santos Compostelanos, pues en ellos figura la "concha de peregrino", distintivo de los que iban o van a la tumba del Apóstol, la cual es una concha de Vieira.

Polinesia francesa: Este departamento francés ultramarino, pero que a efectos constitucionales es como un trozo de la Francia continental, tiene por una parte una serie de 8, 10 y 12 francos referidos a las especies de peces más típicos en aguas del océano Pacífico. También hay otra serie de 20, 33 y 35 francos, en donde figuran unas panorámicas de los atolones de Motu, Tupai y Gambier. Finalmente, el reciente Campeonato del Mundo de esa embarcación deportiva que se llama Hobie-Cat 16, significa un sello de 90 francos.

Wallis y Futuna: Estas islas, también territorio metropolitano francés, tienen a su vez una serie de caracolas marinas, figurando el nombre de cada una en el respectivo sello. La serie tiene los nominales de 10, 15, 25, 27, 40 y 50 francos.

Tierras antárticas francesas: Con ocasión del centenario del Primer Año Polar, hay un tríptico de 1.50, 3.30 y 5.20 francos, más un sello suelto de 65 céntimos; y para la Semana del Mar hay un sello de 5 francos donde figura uno de los buques más famosos que ha habido dedicado a las investigaciones y exploraciones antárticas. Su nombre es el de "Comandante Charcot".

Por último, ha de hacerse la advertencia que los sellos de la Polinesia francesa, de Wallis y Futuna y de las tierras antárticas francesas, sus nominales son en francos franceses.

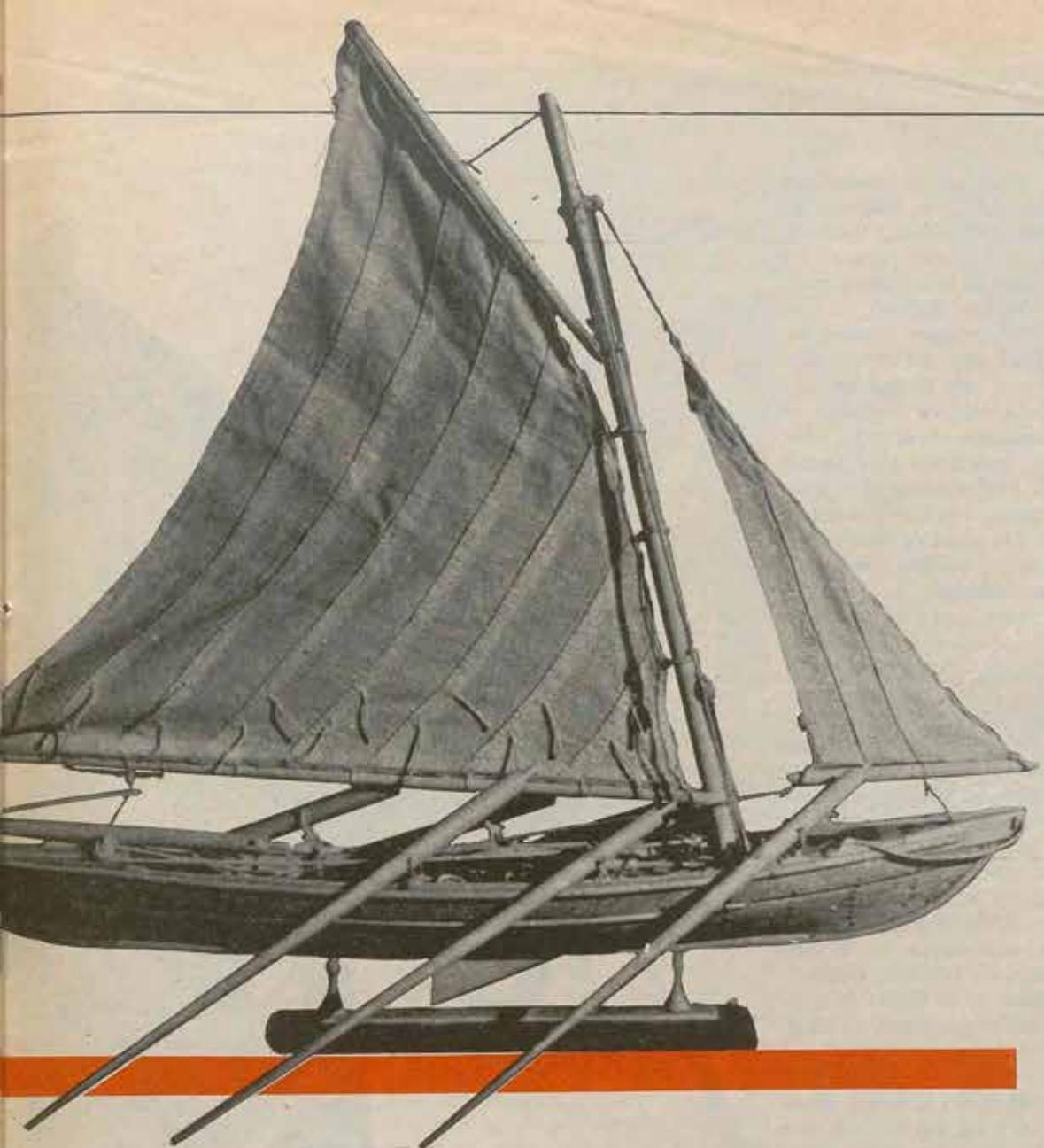
LUIS MARÍA LORENTE

Ballenera de hueso del cetáceo construida por L. Duz en Horta
Propiedad Yolanda Linés

La

Junto al repertorio representativo de las modestas embarcaciones de pesca artesanal o del tráfico de cabotaje de la extinguida marina de vela, estaban, como he dicho, esos testimonios de una actividad llena de riesgos, cual fue la caza de la ballena, realizada desde su bordo, cuando luego de una persecución fatigosa y a veces agotadora, el arponero, en erguida posición de inestable equilibrio, conseguía lanzar su hierro y hacer blanco en aquel enorme objetivo cuyas proporciones y constitución eran casi sobrecogedoras vistas desde la fragilidad de la ballenera.

La embarcación parece que tiene sus orígenes entre los cazadores de ballenas ingleses y holandeses. Habían aprendido de los



ballenera

JAVIER PASTOR QUIJADA

Dos réplicas de balleneras, de entre los numerosos modelos de embarcaciones que estuvieron expuestos en la II Muestra de Artes de la Mar, en la Lonja de Palma de Mallorca, a finales de 1982, llamaron mi atención. Con poca frecuencia los modelistas se muestran interesados en reproducir embarcaciones menores de otros ámbitos geográficos, quizás por falta de información adecuada. Cuando, como entonces, algunas están presentes, suelen pasar bastante inadvertidas para quienes se sienten más atraídos por el exuberante aparejo de un clipper de la carrera del té o por la simétrica alineación de los órdenes de remos de una esbelta galera.

vascos la técnica de caza y aprovechamiento del cetáceo, pero no conservaron la embarcación que utilizaban sus maestros, que era un antecedente de la traine actual y construyeron el tipo que llevaron los barcos balleneros, unas suspendidas en sus pescantes y otras como reserva para

atender las siempre posibles bajas por quebrantos o naufragio, producidas en los encuentros con el animal. Chapman en su obra "Architectura Naval Mercatoria", publicada en 1786 en Estocolmo, incluye las líneas de una embarcación ballenera, de origen groenlandés, alguna de cuyas ca-

racterísticas pueden considerarse como precursoras del modelo que fue de uso general.

La circunstancia de haber construido, en 1978, una de estas embarcaciones, partiendo de la información obtenida en centros dedicados a la historia ballenera, me hizo poner especial atención en ambas réplicas, en busca de algún dato nuevo que añadir a mi documentación. Los dos modelos tenían su origen en Horta, en la isla de Fayal, del archipiélago de las Azores y correspondían al tipo que se viene utilizando allí, desde el siglo pasado, de líneas casi idénticas a las que utilizaban los barcos balleneros, antes de que el lanzamiento del arpón se realizara desde el castillo de barcos de vapor que utilizaron toda

suerte de ingenios, cada vez más mortíferos, como el arpón de grandes dimensiones o portando una carga explosiva que detonaba en el cuerpo del animal y hasta artefactos para producir su electrocución.

La caza de la ballena desde la costa ha sido siempre un orgullo en las islas Azores, donde los pescadores dedicados a dicha actividad se reúnen en cofradías. Sus embarcaciones están siempre pertrechadas en lugares de la costa, desde donde las lanzan al agua por rústicas gradas. Impulsadas primero por una vela aurora y un foque, cuando llegan a las proximidades del cetáceo son desarboladas en un santiamén y a remo se le acercan hasta distancias aptas para el arponeo. Tanto la ballenera como el sistema de aproximación y caza son idénticos a los que se utilizaban desde principios del siglo XIX por los barcos balleneros, algunos tan conocidos como el "Charles W. Morgan", hoy conservado con toda devoción en Mystic Seaport en el Estado de Connecticut en los Estados Unidos de América, donde se ha reconstruido un puerto pesquero que alberga muchos interesantes aspectos del patrimonio marítimo de su costa oriental.

De los modelos citados, el de mejor realización técnica es de madera y mide algo más de 50 cm. de eslora. Está construido a rigurosa escala, sobre cuadernas, con detenida y fiel ejecución, traducida en su solidez pese a la ligereza de sus estructuras. Fue construida en la década de los cincuenta. Desde sus remos de distintas longitudes, con marcas características en cada uno, que determinan el lugar donde se arman, hasta la larga espadilla de gobierno, sin olvidar los canaletes que se utilizaban para acercarse al cetáceo, todo está representado con precisa exactitud. En el plan están las tinas, construidas con duelas, donde se adujan los cabos que van unidos al arpón. Me descubrieron su presencia en una concesión comercial del Real Club Náutico de Palma y luego de examinarlo sentí la necesidad de solicitar de su dueño, el señor Domínguez, que lo inscribiera en la Muestra, sin pararme a pensar en que sería preciso hacer una limpieza detenida de sus interiores.

(Pasa a la pág. siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

res y una reparación, aunque provisional, de su jarcia y velas.

La otra ballenera era, en cierto modo, más sugestiva. Está firmada por su autor, L. A. Duz (o Luz). La expuso, amablemente, Yolanda Llinás, directora de la revista "Skipper", quien la había adquirido en Horta. Tiene alrededor de 30 cm. de eslora y está construida totalmente con huesos de ballena. Pese a las dificultades que comporta el trabajo de este material, de distinta textura según la parte del animal de donde procede y cuyos niveles de acabado no alcanzan a los que puede lograrse con la madera, significa una buena representación de la embarcación original, con sus líneas perfectamente definidas, aunque puedan apreciarse, por un observador exigente, ciertas faltas de rigor en la aplicación de la escala. Tiene también el repertorio de pertrechos habitual en el que no faltan las hachas para picar el cabo del arpón, en caso de riesgo, ni los cuchillos y herramientas de corte, estibados todos en sus sitios, con los filos debidamente protegidos. Las velas, como suele suceder en la mayor parte de modelos, no contribuyen a realizar la belleza del perfil del casco, que su autor ha conseguido pese a lo bizarro de su construcción.

LOS BOTES BALLENEROS DE NEW BEDFORD

Los barcos dedicados a la caza de la ballena, pertrechados para llevar a cabo campañas que a veces eran de tres a más años de duración, eran sólidos veleros preparados para realizar a bordo las labores de despiece y transformación de la anatomía del cetáceo. En grandes cocinas, instaladas en el combés, se fundía la grasa para transformarla en el aceite que quedaba almacenado en barriles, en la bodega. La caza se realizaba desde las embarcaciones ligeras que el barco transportaba, suspendidas en pescantes de madera. Dos o tres en la banda de babor y otras dos en la de estribor.

El capitán Nelson Cole Haley, que fue remero proel y arponero en la campaña que entre 1849 y 1853 desarrolló el "Charles W. Morgan", asegura en sus relatos de este viaje que nunca ha existi-

do una embarcación menor que haya superado a la ballenera en velocidad, estabilidad y flotabilidad, a aun con mar picada.

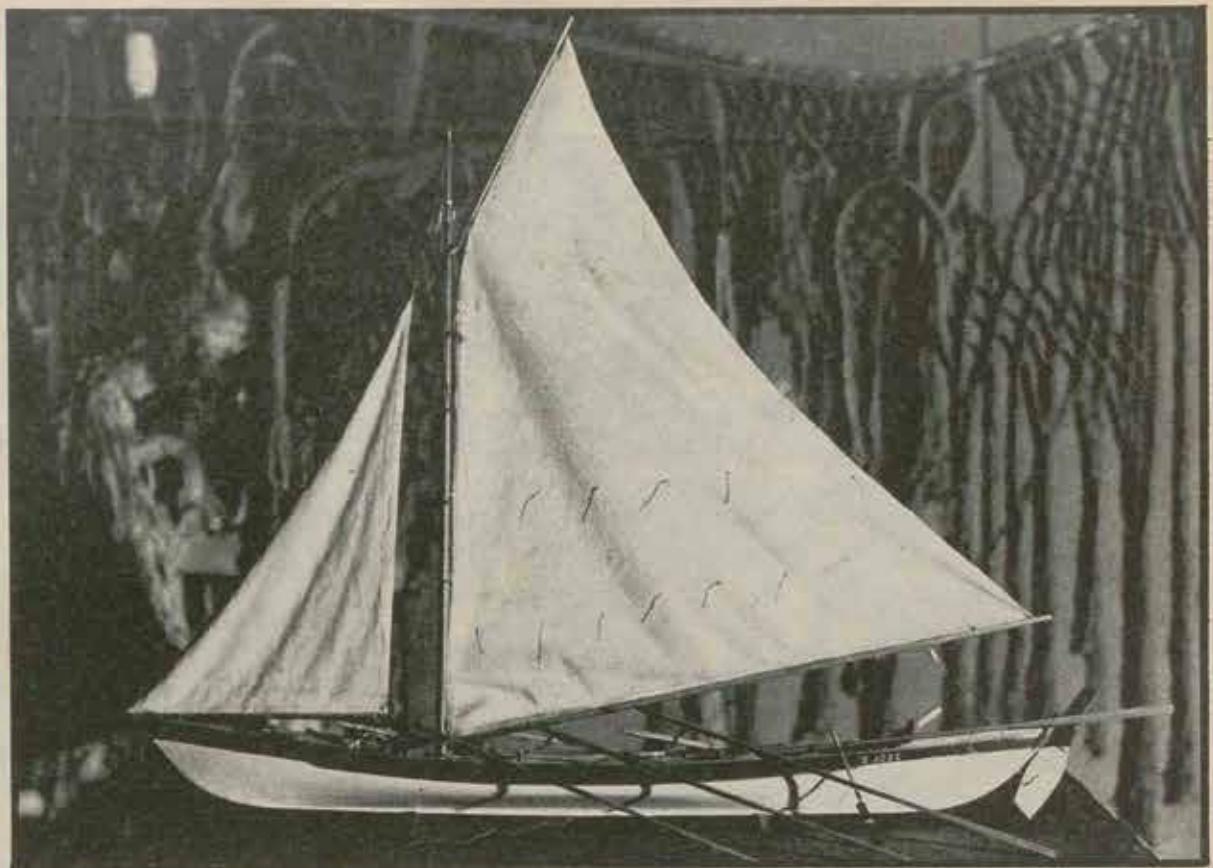
La eslora de la ballenera tradicional en New Bedford, uno de los más importantes centros balleneros, es superior a los siete metros, con una manga de 1,85 metros. La madera empleada en su construcción era el cedro americano y resultaban muy ligeras de peso. Podían levantarse entre dos hombres. Eran de dos proas, casi sin diferencia de líneas entre sí, con roda y codaste convexos y con lanzamiento. Su pantoque era de suave curva, en sus regalas se manifiesta el señalado arrugado de la embarcación. Abierta, con cinco bancadas para bogar, tripuladas por seis hombres, uno de los cuales era el oficial al mando. Los marineros bogaban en punta, en cada bancada y los remos de distintas longitudes, quedaban alternados, tres a estribor y dos a babor. El tripulante proel era a la vez arponero (boat-steerer) y utilizaba el remo más corto, con una marca en la pala consistente en una línea transversal, armado en la banda de estribor. El remo que seguía en longitud era el del marinero popel, que marcaba el ritmo de la boga en el quinto banco, en la banda de estribor, su pala diferenciada con cinco líneas. Los remos dos y cuatro eran iguales y sucedían a los anteriores en longitud, marcados con dos y cuatro líneas, respectivamente, y se armaban por babor. En la bancada de la medianía se bogaba con el remo más largo, por estribor, que estaba señalado con tres rayas en la pala. El oficial gobernaba de pie en la cámara con una larga espadilla armada en el luchadero de una servioleta, muy a popa en la banda de estribor. También podía armarse en el codaste un timón de larga caña, que cuando se utilizaba la espadilla iba trincado en la parte alta de la aleta de babor en posición vertical.

Las balleneras tenían una orza de caja central que se arriaba navegando a vela, cuando los bordos eran largos, arbolándose un palo en la fogonadura existente en la primera bancada, en la que se izaba foque y vela aurica con botavara.

Con los remos se bogaba a ritmo rápido, para acercarse al objetivo en el menor tiempo posible. Si el mar estaba encalmado,



Ballenera de New Bedford, 1840
Construida por
Javier Pastor



Ballenera "San José", clásica de la isla de Fayal, del archipiélago de las Azores. Colección Domínguez.

se hacia la aproximación hasta la distancia conveniente para arponear silenciosamente, utilizando cuatro canaletes, con objeto de no alertar el agudo oído del cetáneo.

En el plan del bote, entre las bancadas media y cuarta y entre ésta y la quinta habían dos tinas circulares, de duelas de madera, en cada una de las cuales iban adujados alrededor de 400 metros de cabo de manila de la mejor calidad, de 18 mm. de diámetro, cuyo chicote exterior se unía a la gaza que lleva el arpón, antes de su lanzamiento. El chicote bajo quedaba apoyado en el borde de la tina, colgando fuera, dispuesto para ser cosido a la segunda tira, en el caso que resultara insuficiente su longitud por inmersión de la ballena. El chicote que había de unirse al arpón, al salir de la tina donde estaba adujado, se dirigía hacia popa, por encima de la bancada popel, rodeaba una bita cilíndrica situada verticalmente en una pieza nombrada "lengua de león", que existía en la tilla de popa y desde allí sobre los bancos, se volvía hacia proa, para ser unida al arpón. Cuando el arponero estaba listo para lanzar, tenía preparadas a su pies, en el plan del bote 10 ó 15 brazas del cabo, a partir del arpón, que en el momento del impacto se largaban al agua para dar tiempo a que el bote pudiera

maniobrar. Esta parte del cabo se llama zaga.

La ballenera solía estar equipada con cinco arpones, tres lanzas o azagayas, una hoja de corte, un hacha, dos cuchillos, dos astas con banderolas para señalizar la presa, bichero, dos baldes de madera, achicadores y un barrilete de agua. Bajo la bancada popel, a babor, se deslizaba por unos carriles, un cajón contenido una aguja de gobierno.

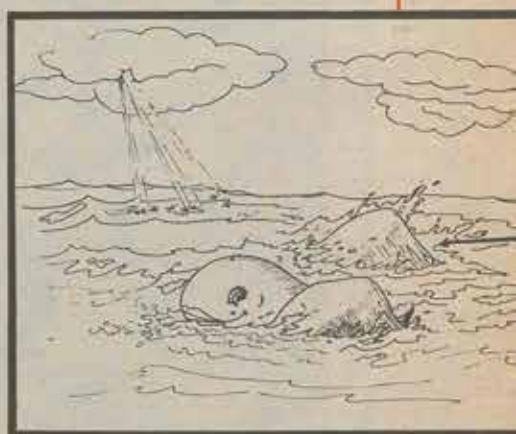
EL TERCER MODELO

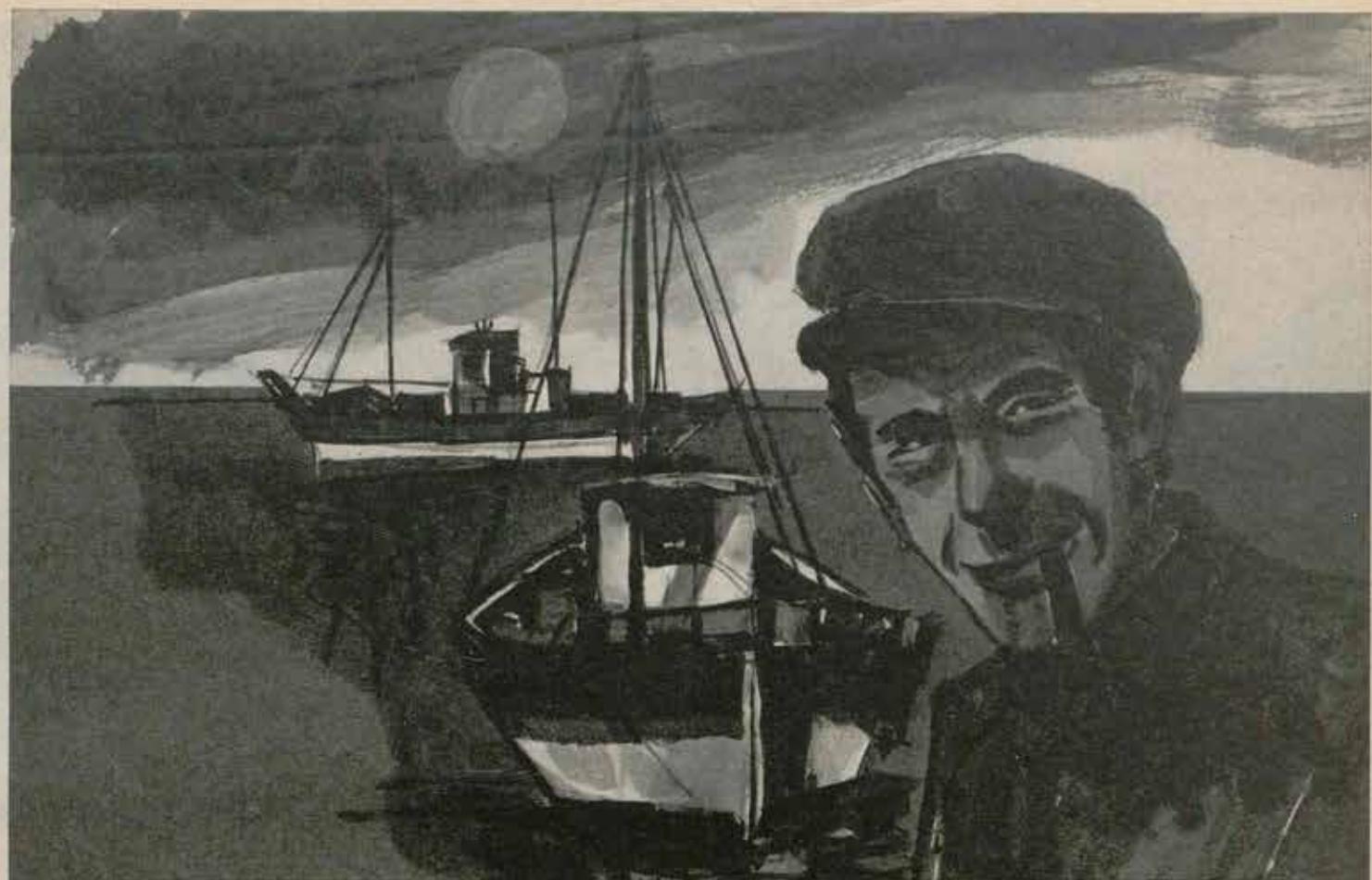
Una de las ilustraciones corresponde a un modelo construido por mi. Es de madera y tiene una eslora de 220 mm. Lo hice a partir del casco de una pequeña ballenera de la firma Dikar. Luego de afinar sus líneas exteriores fue dividido en dos partes por crujía y vaciadas cada una de ellas, con gubia, hasta conseguir un grueso de costados y fondo uniforme, de alrededor de 1,5 mm. Luego fueron intercaladas roda, quilla y codaste y se colocaron interiormente las cuadernas, moldeadas según la forma de sus secciones respectivas. Toda la madera utilizada fue la caoba de Honduras, a excepción de las cuadernas que son de sicomoro. Todos los herrajes y partes metálicas se hicieron de latón. El modelo se presenta suspendido en

los pescantes de madera característicos de los balleneros americanos. Está protegido por una vitrina cuyo fondo posterior es de espejo, para que pueda verse la parte interna de la amurada y la tablazón de la cubierta del barco, en la proximidad de los pescantes.

BIBLIOGRAFIA

- "Whale hunt". Nelson Cole Haley. Ives Washburn. New York, 1948.
- "Ship Model building". Gene Johnson. Cornell Maritime Press. Cambridge, 1943.
- "Whaleboat". Plano de Marine Model. Halesite, 1971.
- "Bateaux des Côtes de France". J. Beau-douin. Editions des 4 Seigneurs. Grenoble.





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.

De la obra "Méndez Núñez", del marqués de Mulhacén (Editorial Gran Capitán; Madrid, 1946), hemos elegido un fragmento del capítulo VIII, que se refiere al bombardeo por nuestra escuadra del puerto del Callao, hecho que tuvo lugar en abril de 1867, precedido de un manifiesto del almirante don Casto Méndez Núñez, en el que justificaba las razones del ataque, que no eran otras que restablecer el prestigio y el honor de España, vejado constantemente por la política del dictador peruano Presidente Pecet. Don Carlos Ibáñez de Ibero, marqués de Mulhacén, autor de esta interesante biografía del ilustre marino gallego, escribió numerosas obras de carácter social, político, económico, histórico y técnico.

El bombardeo del Callao

Pórtico y selección: JOSE ASENJO SEDANO

A las once y media hizo señales la *Numancia* de ponerse en movimiento y de tocar a zafarrancho de combate, y a las once y cincuenta principió el bombardeo.

La *Numancia*, la *Blanca* y la *Resolución* componían la primera división, cuya misión era atacar las baterías del Sur. La segunda división, con la *Berenguela* y la *Villa de Madrid*, debían batir las defensas del Norte. De los monitores *Loa* y *Victoria* y del bombardeo de la plaza estaban encargados la *Almansa* y la *Vencedora*, formando la tercera división.

El Marqués de la Victoria y los transportes *Cousiño*, *Uncle Sam*, *Mataura*, *Maria* y *Lotty María*, con los prisioneros y enfermos, habían de permanecer en el fondeadero de San Lorenzo. El transporte *Maule* seguiría a la escuadra en sus operaciones para poder prestar los auxilios de remolque al buque que lo necesitara, situándose a conveniente distancia.

"La *Blanca* —dice la relación oficial del combate—, próxima a nosotros, pero más próxima a tierra cuanto se lo permitía su calado, sostenía un certero y nutridísimo fuego sobre la batería más al O.

No era menos sostenido y certero el que sobre la misma batería dirigía la *Resolución*, colocada bizarramente casi en la cabeza del bajo.

La *Berenguela* y *Villa de Madrid*, perfectamente situadas en los sitios prefijados de antemano, hacían reventar sus granadas, causándole, a no dudar, grandes bajas al enemigo dentro de las baterías del Norte.

La tercera división entró a ocupar su puesto con la bizarria y acierto que caracteriza a sus comandantes".

Villa de Madrid recibió una granada de 300 libras y tuvo averías de consideración; quedó sin gobierno, pidió remolque; la *Vencedora* acudió presto y la sacó fuera.

En el ala Sur, la *Numancia* pasó muy cerca de los artificios que los defensores del Callao habían dispuesto para inutilizar las hélices; la fragata tocó en el fondo y tuvo que dar atrás con la mayor precipitación.

Desde el puente de la *Numancia*, sin acogerse al reducto blindado, Méndez Núñez dirigió el combate. Animoso siempre, iracundo a veces, pero impasible ante el peligro y la muerte, mandaba con precisión y ponía en todo su vista de lince. En ese puesto de honor fue herido de gravedad, y con sencillez lo expuso en el parte oficial: "En los momentos en que una granada de nuestra escuadra hacia volar la parte superior de la torre del Sur —decía Méndez Núñez—, un proyectil enemigo, rompiendo la baranda del puente, llevándose la bitácora allí situada, me hirió directamente, pasando entre mi costado y brazo derecho y causándome los astillazos varias heridas en las piernas y caja del cuerpo. Por el pronto, abrigué la esperanza de poder continuar en mi puesto; pero transcurridos algunos minutos, caí en brazos del comandante de este buque, capitán de Navío don Juan Bautista Antequera. Cuando me conducían al hospital de sangre, el señor mayor general (1), acercándose para averiguar cuáles fuesen mis heridas, le dije consideraba no eran de cuidado, que se pusiese de acuerdo con el comandante de la *Numan-*

cía

cia

E las ocho heridas que recibió el almirante, dos eran graves, y fueron curadas por el primer médico de la *Numancia*, don Antonio Censi y Romero.

"El combate era general en toda la línea —según exponiendo don Miguel Lobo—, y en toda ella nuestros buques, fijos en los puestos de antemano marcados, recibían el abundante fuego de la artillería enemiga, mucha de ella de los mayores calibres, y le respondían con otro tan activo como certero, tan certero y activo como era de esperarse de la pericia de nuestros cabos de cañón y del indecible entusiasmo de nuestras dotaciones.

V. S. recordará (porque la seriedad con que me habló en aquel momento,

a pesar de los dolores que debían aquejarle, no me dejó duda de ello) que al

ir a poner los pies en la escotilla de la escotilla las personas que le conducían en brazos, bajé de mi puesto en la toldilla para saber la más o menos gravedad de sus heridas y recibir sus órdenes, y que me dio la de continuar dirigiendo el ataque, distante como se hallaba en el extremo de la linea el comandante de la *Berenguela*, que era el jefe más antiguo.

En aquellos momentos, si bien como llevo expresado, era general la pelea, ya había, como V. S. recordará, habido una explosión en la torre blindada del Sur, que montaba dos cañones de los del monstruoso calibre Blakely; explosión causada indudablemente por una granada de una de nuestras fragatas, y que hizo callar ambas piezas para el resto del ataque.

También era menor el fuego de la artillería del Sur de la misma torre, gracias a lo certero de los tiros de la *Numancia*, *Blanca* y *Resolución* y la decisión y precisión con que los tres buques se situaron para combatir.

Al separarme de V. S., mi primer cuidado fue subir al puente para ver la situación del combate. Todos los capitanes se hallaban en su puesto, batiéndose de la manera más cumplida que deseas puede un país para dejar en buen lugar su honra. Nada dije al de la *Numancia*, porque no es posible advertir nada al que, como el capitán de Navío don Juan Antequera, despliega una serenidad imponente delante del enemigo.

En aquellos momentos recibía y contestaba la *Numancia* un fuego nutritivo. El que recibía era, entre el gran número de los que artillaban, de la batería de *Santa Rosa*, indudablemente la más respetable de toda la linea, de cañones del mayor calibre de los modernos, uno de cuyos proyectiles, aun después de rebotar en el mar y de cubrirnos de agua a los que nos hallábamos en el alcázar, penetró a flor de agua, hasta perforar del todo una de las planchas de la coraza, entre el traves y la aleta, produciendo, como después se vio, gran conmoción en el macizo de teca que sirve de descanso a la coraza, y asimismo gran estremecimiento en todo el buque al chocar en su costado...".

Hace aquí referencia don Miguel Lobo a los torpedos dispuestos por los defensores del Callao y al cuidado para no tropezar con ellos; sobre todo para que no se enredasen en la hélice de la *Numancia*. Prosigue su relación del

(1) D. Miguel Lobo y Malagamba. (Nota del autor.)

El bombardeo del Callao

siguiente modo: "La Blanca y la Resolución continuaban también de una manera admirable, y en sus sitios respectivos, por la popa de la Numancia, el fuego contra las baterías enemigas.

No quedaba duda de que los capitanes don Juan Topete y don Carlos Valcárcel, nobles rivales de su compañero de división capitán Antequera, coadyuvaron con la Numancia para dejar bien pronto calladas las numerosas piezas de la Santa Rosa; sobre todo el primero de ellos, que por el sitio que le había tocado ocupar tuvo la suerte de poder acercarse más a los cañones enemigos, circunstancia de que se aprovechó con aquella decisión que le es proverbial, poniéndose otra vez a menos de cuatro y medio cables, que es cuanto permitía el agua, mientras que el valiente capitán Valcárcel, aunque acercándose cuanto era humanamente posible, hasta el punto, como después supe, de tocar con el timón, dirigir sus fuegos, verdaderamente terribles, como disparados por una dotación veterana, como es la de la Resolución (y en la que la pericia es tan cumplida como el valor), a las expresadas dos baterías. No fue ésta la sola vez que el deseo de acercarse más y más al enemigo le hizo al capitán Valcárcel rasgar el fondo.

POR este lado todo iba bien; era seguro apagar enteramente, o casi del todo, los fuegos de aquella parte de la línea; cuestión de tiempo, serenidad y pericia, cuya solución era infalible para los tripulantes de los tres buques, aun cuando antes de conseguido cualquiera de ambos objetos lograse el enemigo introducir bajo la línea de flotación de las dos fragatas de madera uno de sus proyectiles monstruos y echarlos a pique u obligarlos a retirarse..."

Pasa el relato a hacer mención, con merecidos elogios, del comportamiento de la Almansa, al mando de don Victoriano Sánchez. A pesar de su bisona dotación, dicha fragata, al propio tiempo de hostilizar al Callao, respondía a todos con fuego sumamente nutritivo y también certero. No menos digna de elogio era la conducta del joven capitán de la Vencedora, teniente de Navio don Francisco Patero; dirigía sus proyectiles sobre la población y aguantaba con serenidad los disparos que le hacían desde tierra y alguna vez los monitores.

"Al Norte de la línea —seguía diciendo don Miguel Lobo— combatían la Berenguela y la Villa de Madrid con la torre blindada y artillada con dos piezas Blakely, de monstruoso calibre, y con las baterías de toda aquella parte, montadas con numerosas piezas. Sus capitanes, don Manuel de Pezuela y don Claudio Alvargonzález, habían, al parecer, logrado ambos situarse perfectamente para batir dichas fortificaciones, colocándose tan cerca de ellas como lo permitió el braceaje, y sus activísimos y certeros fuegos hacían gran estrago en el enemigo, como debía esperarse de la decisión, arrojo y pericia de ambos capitanes para acercarse al enemigo, y también de la decisión, arrojo y pericia de las dotaciones de ambas fragatas para dirigirle sus fuegos con la mayor actividad y certeza..."

Sufrió la Villa de Madrid una avería en la máquina y tuvo que retirarse remolcada por la Vencedora.

Poco después lanzaba la Berenguela señal del "buque se va a pique", y tumbada sobre babor, navegaba en dirección del fondeadero de la isla.

"Era —sigue diciendo el relato— que una bala de monstruoso calibre había atravesado de parte a parte su costado, saliendo al mar por debajo de la línea de flotación minutos antes de que una granada de muy grueso calibre, Armstrong, reventara dentro de su soplado, produciendo el incendio de una carbonera y de una gran parte de las maletas de la gente y de otros efectos, aventiando además hasta catorce tablones de cubierta de la batería principal y partiendo un bao.

No impunemente había causado el enemigo esas averías en ambos barcos. Las baterías de éstos habían hecho ya disminuir muchísimo los fuegos contrarios y la torre blindada había sufrido grandes estragos: estragos que la dejaron en silencio para el resto del combate. Ellos tenían que retirarse, pero sus enemigos quedaban muy maltratados..."

A las tres y media alzaba la Almansa la señal de "incendio a bordo" y se retiraba de la linea, siempre enviando proyectiles sobre el enemigo.

La Almansa remedio la avería por sus propios medios y volvió a situarse en posición de combate; su capitán se comportó heroicamente, pues habiendo declarado el fuego en el antepaño de pólvora de proa, se negó por tres veces a anegar el pañol, contestando que antes prefería volar la fragata.

"Pocos momentos antes de las dos y media —sigue la relación—, había puesto la Blanca la señal de 'escasez de municiones'. Casi consumidas éstas, se dirigió a la Berenguela, que todavía iba en demanda de la isla de San Lorenzo, para auxiliarla en lo que pudiese.

Convencido el valiente capitán Topete de que la Berenguela se bastaba a sí misma, volvió al fuego con igual denudo que anteriormente, disparando al enemigo hasta 130 a 140 de los 200 proyectiles que le restaban; y entonces, lanzando la señal de haber agotado sus municiones, se retiró definitivamente del combate al ser las tres y media, dejando dignamente representada a la escuadra con la Resolución, Numancia, Almansa y Vencedora.

Continuó disminuyendo el fuego enemigo, hasta el punto que a las cuatro de la tarde sólo tres piezas en toda la línea de las fortificaciones respondían a nuestros disparos.

Entonces dispuse que la Numancia, con la Resolución y la Almansa, hiciera algunos disparos sobre la población; con lo que el daño causado en ella por los anteriores de la última de dichas fragatas, se había conseguido el objeto".

A las cuatro y cuarenta mandó don Miguel Lobo largar la señal de "retirarse del combate", al propio tiempo que, por orden de Méndez Núñez,

hizo cubrir las jarcias de la Numancia con su gente, dando su comandante tres vivas a la Reina, que fueron calurosamente contestados por todos.

TERMINADA la acción, pasó el almirante la siguiente proclama a las fuerzas de su mando: "Soldados y marineros: Una provocación inicua nos trajo a las aguas del Callao; la habeis castigado apagando los fuegos de la numerosa artillería de grueso calibre, presentada por el enemigo, hasta el punto que sólo tres cañones respondían a los nuestros cuando la caída del día os obligó a volver al fondeadero.

Habéis humillado a los que, arrogantes, se creían invulnerables al abrigo de sus muros de piedra, detrás de sus monstruosos cañones. ¡Como si las piedras de los muros y el calibre de la artillería engendraran lo que ha menester el que pelea: corazón y disciplina!

Impulsados por ambas condiciones, que tan sobradamente concurren en vosotros, y movidos por el más vivo patriotismo, habeis vengado ayer largos meses de inmundos insultos, de procaces denuestos.

Y así, después del castigo que vuestro valor ha impuesto al Gobierno del Perú, apagando los fuegos de sus cañones, y primero que todos, los de aquellos cuyos proyectiles creía que sepultarían nuestros buques en estas aguas, y de haberle destruido una parte de su más importante población marítima, osa presentar ante nosotros las naves blindadas, que con tanta arrogancia anuncia ese mismo Gobierno, como infalibles destructoras de las nuestras; dejadles acercarse, y entonces respondeis a sus cañones monstruos, saltando sobre sus bordas y haciéndoles bajar su pabellón.

Tripulantes todos de la Escuadra del Pacífico: Habeis añadido una gloria a las infinitas que registra nuestra Patria: la del Callao.

Os doy las gracias en nombre de la Reina y de la Patria. Ambas os probarán en todos tiempos, en todas circunstancias, su común agradecimiento.

Ambas y el mundo entero proclamarán siempre, y así lo dirá la Historia, que los tripulantes todos de esta escuadra no dejaron por un solo momento de ser modelo de la más extremada abnegación, del más cumplido valor. Vuestro comandante general, Casto Méndez Núñez".

Las averías de los buques fueron bastantes, aunque menos de lo que se pudo colegir de los antecedentes que preceden: la Numancia recibió 52 proyectiles, sin controvertir; sólo uno, Armstrong, penetró 25 centímetros en el almohadillado de teca, y fue de consideración; pero no puso al buque en peligro, protegido que estaba por su coraza. A la Almansa alcanzaronle 60 proyectiles, sin causarle daños. La Berenguela, como se ha dicho, tuvo que retirarse del combate a consecuencia de las averías importantes hechas por los cañones enemigos de gran calibre. La Villa de Madrid recibió cinco granadas, que le inutilizaron la máquina, un bote y parte del aparejo. La Resolución tuvo 30 balazos, y la Blanca, también varios; pero tanto la una como la otra, sufrieron pocos desperfectos.

El que las averías no fueran de tanta monta como se creía, se explica del siguiente modo: los peruanos dejaron avanzar a nuestros buques, y, por de pronto, no dispararon sus piezas de mayor calibre; cuando nuestros barcos se colocaron tan cerca como se ha dicho, casi todos los grandes proyectiles de la plaza les pasaron por alto. En cuanto a los torpedos dispuestos por el adversario, tuvimos la suerte de que las hélices de nuestros barcos cortaran algunos cables de fuego de aquellos artefactos.

La escuadra tuvo 43 muertos, entre ellos dos guardias marinas (1), así como 151 heridos y contusos.

En cuanto al enemigo, cuyo comportamiento fue también valeroso, perdió en el combate 2.000 hombres, entre ellos varios jefes distinguidos, el propio ministro de Guerra y Marina, don José Gálvez, y el coronel Zavala, hermano de don Juan Zavala, a la sazón ministro de Marina en España.

La errónea disposición de colocar en las trincheras fuerzas de tierra para repeler un hipotético desembarco de los españoles no fue ajena a las grandes pérdidas sufridas por los defensores del Callao, además del fuego mortífero de nuestra escuadra.

FUNDANDOSE en que nos habíamos retirado, aunque después de apagar los fuegos de la plaza, los peruanos apuntaron la victoria; indebidamente, claro está, pues no hay duda de que la escuadra española castigó duramente al enemigo, siendo esto lo propuesto.

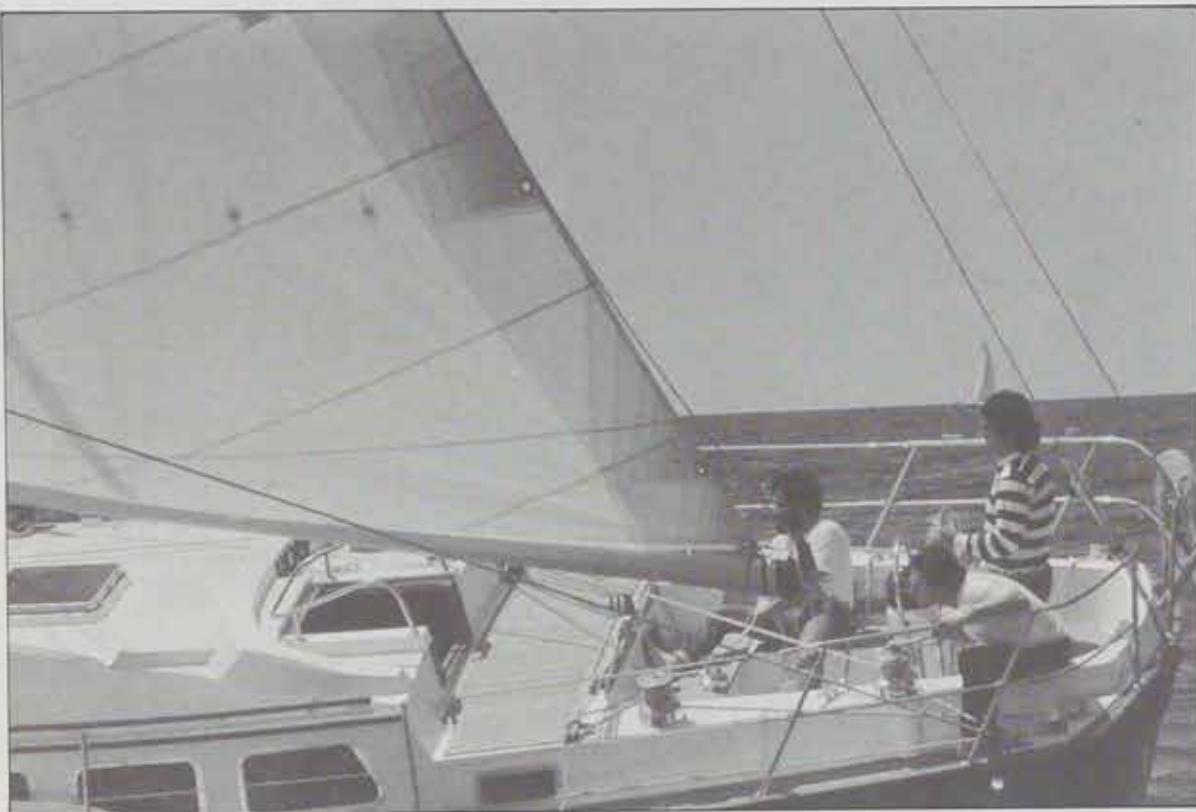
Con gran celeridad remediaron las averías de la Berenguela, que eran las de mayor cuidado; afortunadamente hallaron los marineros, en la isla de San Lorenzo, por completo desierta, una casa abandonada, cuyos tablones de pino utilizaron para la reparación.

El 5 de mayo, ya entrada la noche, produjo viva alarma la aparición en lontananza de un remolcador conduciendo una barcaza. Se le disparó un cañonazo, sin detener su marcha, y después, otros varios; pero siguió avanzando, hasta que paró a poca distancia de la Berenguela. Inmediatamente arrojaronse a él varios oficiales y marineros; era un torpedo, afortunadamente inutilizado por uno de los disparos que se le hizo.

El 9 de mayo, después de reparar todas sus averías, la escuadra estaba en disposición de darse a la vela.

(1) Don Enrique Godínez y don Ramón Rull.

El "Idus de Marzo"



(Viene de la página 2)

eran el objeto primordial de la expedición a la Antártida, que tuvo como fin principal popularizar el conocimiento de la Antártida en España. Para ello se fundó la Asociación Española de la Antártida, que tiene su sede en Madrid, calle O'Donnell, 47, y a la que se ha entregado las veinte mil fotografías y diapositivas que se hicieron durante el viaje y otros trabajos más. Ahora están haciendo la investigación para tratar de homologar su travesía, en el sentido de que "Idus de Marzo" es el barco español que más al Sur y más adentro de la Antártida ha llegado. La importancia política de la presencia en la Antártida es vital en este momento. Es un continente inmenso y abierto, tierra de todos y de nadie por el Tratado de 1957, que así lo regula hasta 1991; quedan pocos años para que se reparta la soberanía de esas tierras. Un continente con impresionantes riquezas de uranio y carbón, además del krill, que puede ser una de las grandes despensas alimenticias

de la Humanidad para el futuro. No se permiten bases militares, las que hay son oficialmente científicas, de trece países, como Estados Unidos, URSS, Gran Bretaña, Polonia, Bélgica, Chile, Argentina. El "Idus de Marzo" iba con bandera española, llevó una presencia física española durante unos días, cosa que jamás se había hecho, y a su vuelta, ni el Gobierno de entonces ni el de ahora se han interesado lo más mínimo por aquel gesto, que a los armadores de la goleta les costó doce millones de pesetas, más los que puso a su disposición la Asociación Española de la Antártida, hasta los 40 millones.

EL L.E.O. Y EN GIJÓN CONTINUAN LAS INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

Los propietarios de la goleta, con su travesía a la Antártida, quisieron despertar el interés por ese continente, que su acción sirviera de revulsivo para que el Gobierno tome con-

ciencia de la importancia que tiene poder sentarse dentro de poquissimos años en la mesa de negociaciones para participar en el reparto de la soberanía y, por lo tanto, organizar expediciones científicas oficiales con más medios. La única persona que ha demostrado interés por el viaje ha sido el Rey don Juan Carlos, que recibió a la tripulación antes y después de la travesía. Por parte de la Administración, silencio.

España se adhirio al Tratado de la Antártida precisamente el año pasado. Pero hay que hacer más para, por lo menos, ser miembros consultivos, como, por ejemplo, una expedición científica controlada por el Comité Científico.

El trabajo científico realizado, sin ninguna contrapartida hasta el momento y aunque no haya sido muy brillante, se puso a disposición de la Administración del Estado, ya que un oficial de la Armada española fue en el barco e hizo un amplísimo informe, y los trabajos de malacología —moluscos—, biología y zoolo-

gia se entregaron al Instituto Español de Oceanografía y al CRINAS (Centro de Investigaciones Acuáticas de Asturias), de la Consejería de Comercio, Turismo y Pesca del Principado de Asturias, que sigue trabajando en todo el material traído de la Antártida, ya que fueron bastantes las especies aportadas. Los dos representantes del Instituto de Oceanografía, un biólogo y un físico, están a punto de determinar sus estudios, de los cuales los más interesantes son sobre el plancton. La ayuda de los Institutos Antárticos de Argentina y Chile es necesario anotarla. En la Antártida, la goleta española estuvo desde el 26 de febrero al 19 de marzo, con mal tiempo.

La Asociación Española de la Antártida está preparando un libro con el relato del viaje y el resumen de su labor investigadora, incluyendo los contactos mantenidos con algunas de las bases extranjeras allí existentes, Rusia, Chile, Argentina, Polonia. ■

PEDRO PASCUAL



**MUTUA NACIONAL DE PREVISION
DE RIESGO MARITIMO
DEL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

Génova, 20. MADRID