

LA ANTARTIDA, UN CONTINENTE AMBICIONADO

(Reportaje a color en páginas centrales)



ACUERDOS PESQUEROS CON EL MERCADO COMUN Y PORTUGAL

CAMBIOS DE DOMICILIO

● Pese a los reiterados avisos que hemos venido publicando en estas páginas acerca de la necesidad de que todo suscriptor que cambie de domicilio y desee continuar recibiendo la revista debe indicarnos con toda claridad tanto las señas nuevas como las antiguas (completas en ambos casos), a la administración de HOJA DEL MAR llegan todavía numerosas cartas sin estos requisitos.

Lamentándolo mucho, hemos de advertir que no se formulará ningún cambio de domicilio si no contamos con los datos dichos, ni podemos mantener correspondencia sobre este tema. ■

COLABORACIONES ESPONTANEAS

● La amabilidad de nuestros lectores hace que continuamente recibamos colaboraciones, espontáneas de todo tipo, incluso fotográficas y dibujos. Cualquier información es bien recibida en esta casa, pero deben comprender estos colaboradores que razones de espacio, estructura de la publicación, etcétera, impiden que, en la mayor parte de los casos, podamos dar acogida a sus valiosas aportaciones.

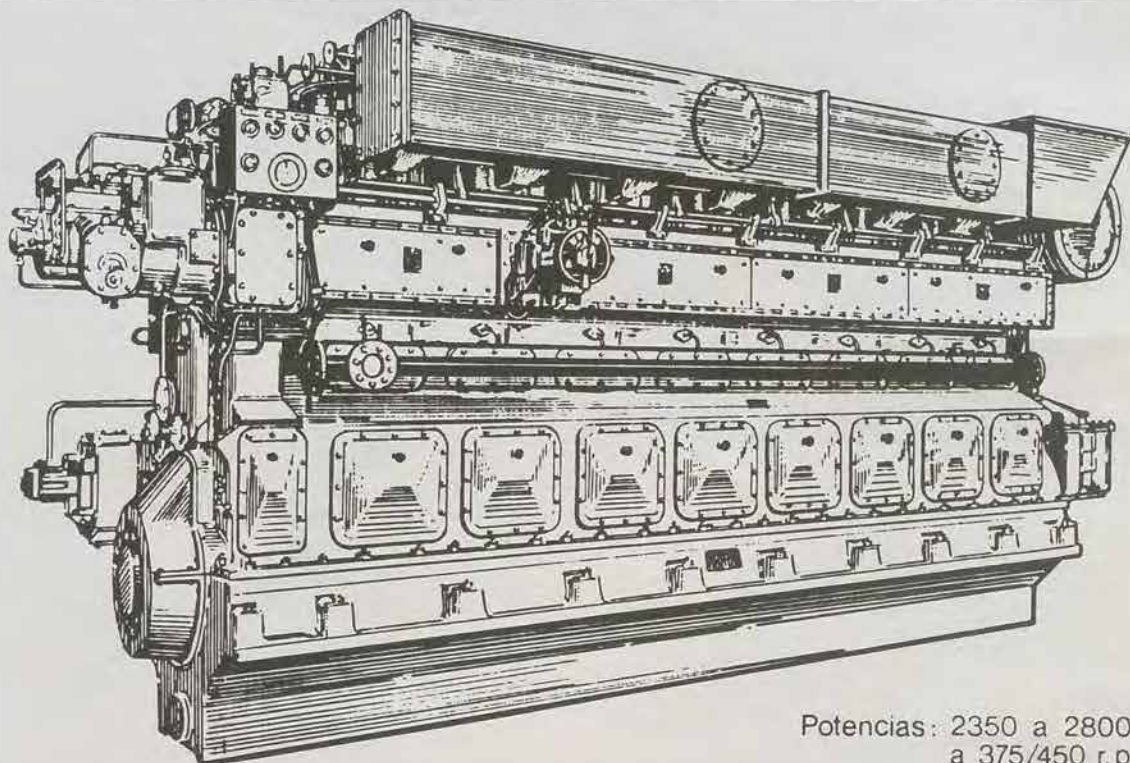
Creemos un deber por nuestra parte advertir que en línea con las normas que se siguen en todas las publicaciones del mundo, no podemos garantizar la publicación de las colaboraciones espontáneas ni mantener sobre las mismas correspondencia. Declinamos también, a su vez, cualquier responsabilidad sobre la conservación o devolución de estos originales no solicitados, sean de la clase que fueren. ■

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos (contra reembolso) al Gabinete de información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Un nuevo impulso en

MOTORES DIESEL MARINOS MAQUINISTA M-835



Potencias: 2350 a 2800 CV.
a 375/450 r.p.m.



Buques de Cabotaje



Remolcadores



Roll-on/roll-off



Buques Pesqueros



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA, S.A.

c/ Fernando Junoy, 2 / Apartado 94 / Tel. 345 57 00

Telegramas MAQUINISTA / Telex 5539 MAQUI / BARCELONA -30-

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Sanidad y Seguridad Social).

Redacción y Administración:

Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima.
Tels. 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4 (España).

Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 Y 22107.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Manuel Masip. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Ricardo Urquidí Güemes. Castellón: Antonio Fernández Suárez. Ceuta: José Luis Villaplana. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Mario Otero Iglesias. La Coruña: José A. Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Valentín Pedraza. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.**

En el extranjero: Düsseldorf: Angel Fernández Luengo. Amberes: M. A. Peña de la Torre. Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Tokyo: Abiú Zamudio Luviano. Nueva York: José María Carrascal. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Lourido. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Charo S. Harguindey.

Director:

Joaquín Vidal.

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

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5.

Depósito legal: M. 16.516-1963.

ACUERDO PESQUERO ESPAÑA-MERCADO COMUN PARA 1979

MADRID.—Las consultas técnicas entre la comisión europea y la Administración española terminaron el pasado 9 de marzo con un entendimiento para regular, durante el año 1979, la pesca de los barcos españoles dentro de las 200 millas de la CEE (Comunidad Económica Europea).

El acuerdo de los expertos, en el marco del acuerdo-marco rubricado por ambas partes el pasado mes de octubre, deberá ser aprobado por los Consejos de Ministros de la Comunidad y España para ser operativo.

Los derechos de pesca de altura y bajura concedidos por la Comisión Ejecutiva comunitaria resultan inferiores a las peticiones de partida de la delegación española.

El presidente de la delegación comunitaria, Raymond Simonnet, declaró, al final de los dos días de discusiones técnicas, que "la Comunidad ha pedido a España un sacrificio razonable y, sin duda, menos importante que el que vienen haciendo los propios pescadores comunitarios".

El embajador Raimundo Bassols, que presidía la representación española, puso de manifiesto la importancia de haber negociado por primera vez un régimen

anual de pesca con la CEE, "porque se introduce así un factor de seguridad en los pescadores españoles".

El régimen de licencias y cupos de capturas establecido por la comisión europea es el siguiente, en líneas generales:

PESCA DE ALTURA

Licencias: 200 (reducción del 16,6 por ciento sobre las 240 disponibles en el régimen provisional vigente del 1 de febrero al 31 de marzo. La media anual de licencias durante el año 1978 fue de 170, aproximadamente).

Capturas: Merluza, 14.000 toneladas más 1.500 toneladas, que no fueron capturadas en 1978. (Durante el año 1978 sólo se permitió capturar hasta un total de 13.850 toneladas.)

Pesca asociada, 31.000 toneladas.

(Se introduce un sistema de distribución de licencias para los barcos que faenan en parejas o tríos, que permite pescar a 13 embarcaciones más con el número disponible de licencias.)

PESCA DE BAJURA

ANCHOA.—160 licencias para capturar 29.000 toneladas (120 de esas licen-

cias pueden emplearse también para cebo vivo). Las licencias no son nominales, como hasta ahora, sino numeradas.

ATUN.—No queda sometida a cupo y recibirán una licencia especial todos los barcos que la soliciten, con la condición de llevar a bordo sólo aparejos para esta especie.

SARDINA.—40 licencias para una lista de 71 barcos. No se fija cupo.

JUREL.—Sólo podrán pescarlo los barcos sardineros y en un volumen no superior al 10 por 100 de las capturas de sardinas.

CABALLA ESPAÑOLA.—Queda prohibida su pesca.

PALANGRES.—10 licencias para una lista de 17 barcos que se dedican a esta modalidad de pesca.

FOSA DE CAP BRETON.—Se conceden 50 licencias para los barcos que se dediquen en esta zona a la pesca exclusivamente con caña.

CALADERO DE SKOTE.—Se prohíbe la pesca a los barcos que, sin autorización comunitaria, venían utilizando esta zona para la pesca con caña de la merluza o el besugo. ■

Se conceden 205 licencias, con un límite de 126 embarcaciones

ACUERDO PESQUERO CON PORTUGAL

MADRID (Redacción).—El pasado día 13 de marzo fue firmado en Lisboa, por los ministros encargados de la pesca de Portugal y España, el esperado acuerdo para este sector entre ambos países. Por la especial importancia del mismo para nuestro lector, lo publicamos a continuación íntegramente.

1. "Conocida la postura del Gobierno portugués sobre las negociaciones pesqueras entabladas con el Gobierno español, públicamente difundida el 8 de marzo último, el señor ministro de Transportes de España manifestó su interés en renovar los contactos con el señor ministro de Agricultura y Pesca de Portugal en una tentativa final de alcanzar un acuerdo sobre la materia en cuestión, dentro del espíritu ya manifestado en los contactos habidos en Ciudad Rodrigo, dado el interés que representa para ambos países el establecer una estrecha cooperación en materia de pesca, ya que los recursos pesqueros del litoral atlántico deben conservarse y explotarse racionalmente.

2. El Gobierno portugués estimó ser su obligación desarrollar todos sus esfuerzos para que un entendimiento fuese posible dentro de los límites impuestos por la salvaguardia de los recursos pesqueros disponibles.

3. Dentro de un espíritu de mutua colaboración se realizaron, en el Ministerio de Agricultura y Pesca, hoy día 13 de marzo, negociaciones entre delegaciones de ambos países, que llevaron a un acuerdo final sobre la mutua concesión de licencias de pesca.

4. Este resultado final sólo fue posible gracias a la mutua comprensión de las consecuencias que de él derivarán para los dos países cuyos intereses inmediatos son, bajo el punto de vista económico, divergentes, pero que, considerados a largo plazo, tienden a coincidir.

En realidad, el objetivo fundamental viene a ser la conservación de las potencialidades de pesca para los dos países.

5. Es de destacar, en el transcurso de las negociaciones, el empeño de las de-

legaciones de los dos países en superar las divergencias de sus posiciones para

CUADRO:

Cuadro del número de licencias concedidas a embarcaciones españolas durante el resto de 1979 en la subárea del continente portugués y la relación del número límite de embarcaciones de la misma nacionalidad que España se compromete a no ultrapasar en aguas territoriales del continente portugués.

Arte	Zona	Licencias	Número límite de embarcaciones cuyo nombre será indicado para la pesca de las seis y 12 millas
Arrastre	Al N. del cabo de Roca	41	9
	Al S. del cabo de Roca	25	25
Enmallar "Volanta"	Al N. del cabo de Roca	40	0
	Al S. del cabo de Roca	24	0
Enmallar Trasmallo	Al N. del cabo de Roca	0	19 (1)
	Al S. del cabo de Roca	0	3
Sedal Palangre puro	Al N. del cabo de Roca	0 (2)	0
	Al S. del cabo de Roca	19 (2)	0
Japuta	Al N. del cabo de Roca	156 (3)	0
	Al S. del cabo de Roca	0	0
Cercos	Al N. del cabo de Roca	0 (4)	65
	Al S. del cabo de Roca	0 (4)	5

NOTAS

(1) Una licencia especial en la zona Norte válida por un máximo de ocho meses especificados para funcionar en la ZEE hasta dieciséis millas de la costa al Sur de Figueira da Foz.

(2) Sin pagar licencia y pudiendo pescar especies como mero, pez espada, besugo y tiburón. Se conceden además, en la ZEE en las subáreas de las Azores y de Madeira, respectivamente, cuarenta y tres licencias, contra el pago o crédito de, en un principio, mitad de lo que se acuerde para los túnidos. Estas licencias en las Azores y Madeira sólo son para pescar especies altamente migratorias con una captura incidental (by-catch) del 3 por ciento como máximo, y con la prohibición de faenar en los bancos de las Azores, cuyas coordenadas deberán ser indicadas antes de la concesión de licencias y con la mayor urgencia posible.

(3) Estas embarcaciones sólo pueden pescar túnidos si tienen además la respectiva licencia. La misma embarcación sólo puede faenar en el Norte y en el Sur desde que posea dos licencias, una para la parte Norte y otra para la parte Sur.

(4) Se concederán facilidades a embarcaciones de cerco portuguesas, en los puertos de Vigo y Huelva, en todo semejantes a las concedidas a los cercos españoles, con la excepción de que el suministro de carburante no podrá exceder un total de 1.000 toneladas en Vigo y de 200 en Huelva. Este carburante se pagará al mismo precio con que es suministrado a las embarcaciones españolas, en escudos, en el momento de su suministro y al cambio oficial.

ACUERDO PESQUERO CON PORTUGAL

(Viene de la pág. 3)

científica, tecnológica y económica entre España y Portugal.

7. La cooperación económica es considerada por ambas partes con el mayor interés y podrá concretizarse bajo las más diversas formas.

8. El cuadro adjunto a este comunicado muestra el número de licencias que serán concedidas.

Lisboa, 13 de marzo de 1979.

El ministro de Transportes y Comunicaciones (España)

El ministro de Agricultura y Pesca (Portugal)

CONDICIONES GENERALES DE LA CONCESION DE LICENCIAS

1. Estas licencias se darán contra la concesión de un esquema idéntico a las embarcaciones portuguesas en la ZEE española y en la zona de las seis a las 12 millas, considerando zona Norte la que va de la frontera portuguesa al cabo de Finisterre y zona Sur la que va de la frontera portuguesa al estrecho de Gibraltar en la ZEE y al cabo de Tarifa en aguas territoriales, excepto en lo que se refiere al cerco, donde se recibirán cuarenta y ocho de las seis a las 12 millas en la zona Norte y once en la zona Sur, además de otras once en la ZEE en la zona Sur.

2. En la ZEE portuguesa está prohibida a los extranjeros la pesca de moluscos, sardina, trompetero, boquerón y caballa.

3. Está prohibida a cualquier embarcación extranjera utilizar en la ZEE cualquier sistema de pesca para la cual no posea la correspondiente licencia. Así las que posean licencia para redes de enmalla ("volantas" y trasmallos) no pueden arrastrar ni pescar con sedal (palangre), e igualmente para otras artes.

4. En todas estas pescas se cumplirán los reglamentos portugueses, entre los cuales se destaca la obligatoriedad de comunicar la entrada y salida de la subárea, y la obligación estricta de obediencia a las autoridades de fiscalización y de pesca.

5. En lo que se refiere a la pesca de crustáceos, las autoridades portuguesas revisarán con urgencia la legislación nacional aplicable, así que hayan recibido de las autoridades españolas una exposición que incluya los datos necesarios a esa revisión. Caso sea necesario se solicitará la colaboración de las propias autoridades españolas y la de los científicos que éstas indiquen.

CONCESION DE LICENCIAS PARA LA PESCA DE TUNIDOS

En el caso de que las embarcaciones españolas utilicen esta pesca dentro de la ZEE nacional, habrá que determinar previamente, hasta mediados de abril, la concesión de estas licencias, que será parte integrante del esquema global de concesión de licencias.

La parte portuguesa reiteró la necesidad de pagar una licencia por tonelada de arqueo bruto y por día de estancia. Por parte de España se ofreció el pago o crédito de US 0,20 dólares, oferta que será estudiada urgentemente por la parte portuguesa. ■

Gonzalo Vázquez, director general de Pesca

"ES EQUILIBRADO Y LO MEJOR QUE SE HA PODIDO CONSEGUIR"

MADRID.—El acuerdo pesquero hispano-comunitario, logrado tras dos días de intensas negociaciones en la capital belga, ha sido valorado positivamente por las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En su opinión, "mejora la postura de la pesca española para 1979 en relación con el pasado año, tanto en altura como en bajura".

— Dentro de las dificultades y condicionantes de los temas pesqueros en la Comunidad, el acuerdo es el más razonable y posible para las dos partes. Las ofertas comunitarias estaban muy por debajo.

— En la pesca de bajura se han obtenido mejoras importantes en la anchoa. En la de altura, si bien ha habido una reducción en las licencias del último trimestre, la media de 1973, que fue de 170, se ha aumentado a 210 en 1979, con un incremento de hecho de 13 licencias más por el nuevo coeficiente técnico aplicado a las parejas.

— La coordinación ha sido constante y eficaz entre los Ministerios implicados, y el acuerdo elimina la incertidumbre de años pasados".

ES EQUILIBRADO

La propuesta comunitaria reduce, como se sabe, el número de licencias de pesca para altura en cuarenta

frente a las conseguidas el pasado año. Y aunque la delegación española pretendía aumentar el número, se ha tenido que conformar, dado que las diferencias en este tema entre la propuesta comunitaria y la española eran notorias.

El director general de Pesca, Gonzalo Vázquez, que presidió la delegación española, se ha mostrado satisfecho a su llegada de Bruselas por el acuerdo conseguido.

—Es equilibrado—manifestó—, y lo mejor que se ha podido conseguir.

—Con este acuerdo—añadió—, válido para un año, se sale de la incertidumbre de acuerdos transitorios y se puede planificar durante ese tiempo la actividad pesquera.

Precisó que es la primera vez que se consigue un acuerdo estable pesquero con la Comunidad.

Respecto a las dificultades para lograr el acuerdo, Gonzalo Vázquez puntualizó que los obstáculos más importantes han sido la falta de una política pesquera comunitaria y la

reducción, por parte de la CEE, de sus esfuerzos pesqueros. "Todo ello ha provocado el bloqueo de acuerdos con otros países, tales como Canadá, Estados Unidos, Mauritania, etcétera".

Al realizar una valoración de los acuerdos, el señor Vázquez señaló que en el sector de bajura mejora la situación respecto al año anterior. "Finalmente—indica—, en la modalidad de cerco, y concretamente en la pesca de anchoa, de 140 licencias nominativas concedidas el pasado año, hemos conseguido, para 1979, 160 licencias innominadas. Esto permitirá una rotación continua de los buques y las actividades pesqueras no decaerán".

Sobre la pesca de altura, subraya que "en términos ponderados y en valor 'año' se han conseguido cincuenta licencias más. Alrededor de 100 buques más podrán faenar de acuerdo con la media ponderada de 1978".

"Se ha consolidado la teoría—agregó el señor Vázquez—expuesta por la delegación española de atribución del coeficiente de potencia para las parejas y tríos. Esto supone un aumento de licencia para este tipo de actividad. Con una licencia podrán faenar dos buques". ■

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES AYUDARA A LOS AFECTADOS POR LOS APRESAMIENTOS DE PESQUEROS EN AGUAS MARROQUÍES

MADRID (Efe).—El subsecretario de Transportes y Comunicaciones, Alejandro Rebollo, recibió a una representación de armadores del Sur, a los que afirmó que el Ministerio aportará toda la ayuda para hacer frente a los apresamientos de barcos en aguas de Marruecos y a los problemas que afectan al sector pesquero.

El señor Rebollo informó a los armadores de las noticias recibidas de Rabat—continúa la nota—, según las cuales el Gobierno marroquí tiene previsto tratar en su próximo Consejo de Ministros el tema de la autorización transitoria a la flota española que faena frente a las costas marroquíes.

El comunicado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala que estas garantías son necesarias, ya que el Gobierno de Marruecos, a raíz de los apresamientos anteriores, estudia la posibilidad de aplicar el régimen de tolerancia que regía hasta ahora, y mientras se registra este hecho—añade el Ministerio—se ha reiterado a los armadores la conveniencia de que no faenen en las aguas marroquíes para evitar nuevos apresamientos.

La acción del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el de Asuntos Exteriores, se encamina a que Marruecos dé las garantías necesarias para que no se produzcan más incidentes, en tanto no sea ratificado el acuerdo.

Asimismo, la nota recuerda que a este propósito el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ya entregó, por vía diplomática, e incluso la ratificó estos últimos días, la petición de este régimen transitorio, acompañada de la lista con las embarcaciones que habitualmente faenan en aguas marroquíes, transmitida por las asociaciones de armadores, y que todavía se está a la espera de una respuesta del Gobierno marroquí, concediendo la autorización oportuna para que esos pesqueros sigan faenando provisionalmente. ■



La emoción del retorno. Una escena que se ha reproducido demasiadas veces: pescadores que llegan a Huelva después de su apresamiento y posterior liberación por Marruecos. (Foto: EUROPA.)

QUINCE BARCOS DE SALVAMENTO PARA LA SUBSECRETARIA DE PESCA

VIGO.—La Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante ha encargado a un astillero de Vigo la construcción de quince barcos de salvamento "todo tiempo", con un presupuesto total de 270 millones de pesetas.

Es la primera vez que se construyen embarcaciones de plástico de este tipo en España.

Se trata de embarcaciones propulsadas con motores de 250 HP., provistas de equipos de radio, radar y otros, capaces de saltar una barra en la mar y continuar navegando sin ninguna avería.

Estas embarcaciones operarán en los puertos del Mediterráneo en tareas de salvamento de naufragos, dirigidas por la Cruz Roja.

NORMAS SOBRE USO DE PABELLONES POR BUQUES NACIONALES Y EXTRANJEROS

MADRID.—El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha dictado una Orden, que insertó el "Boletín Oficial del Estado" el pasado 3 de febrero, por la que se promulga una serie de normas complementarias al Real Decreto de la Presidencia del Gobierno en el que se establece el uso provisional del pabellón nacional por buques extranjeros y del pabellón extranjero por buques nacionales.

La Orden dispone, entre otras cosas, la obligación del fletador de mantener en su puesto de trabajo, durante todo el tiempo que dure el fletamento, a los miembros de la tripulación en los casos de utilización provisional de pabellón extranjero por buque nacional.

Prohíbe, asimismo, a los buques extranjeros abanderados provisionalmente en España dedicarse al cabotaje nacional, a la pesca, al comercio del Estado y al tráfico de puertos o cualquier otro reservado por la legislación vigente a los buques de construcción y pabellón nacional.

PIDEN QUE LOS "CANGUROS" DE YBARRA SE VENDAN A LA TRASMEDITERRANEA

BARCELONA.—Los Comités de Empresa de las compañías Ybarra y Trasmediterránea son favorables a que los "canguros" de la primera "Cabo San Sebastián" y "Cabo San Jorge" sean vendidos a la segunda y no a una compañía extranjera, según una nota publicada.

"Pedimos —se indica—, en atención a los intereses del país y a los específicos de los trabajadores, que sea la compañía Trasmediterránea la que compre estos buques para su explotación, y que bajo ningún concepto sean vendidos o fletados a compañías extranjeras".

Se agrega que, "consideramos absolutamente necesario, para la mejor defensa de los intereses de los trabajadores, de ambas compañías que ambos Comités de Empresa participen y sean oídos en la citada operación de compra-venta, lo que es imprescindible porque en la citada operación están involucrados los puestos de trabajo de 284 compañeros, cuyos intereses han de estar, obligatoriamente representados".

SE REFORMARA UN PESQUERO PARA UTILIZACION DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA

VALENCIA.—Sesenta millones de pesetas destinará la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante para dotar al Instituto Español de Oceanografía en Galicia de un pesquero reformado para investigación.

En breves días se ejecutará la disposición administrativa por la que se convoca subasta para proveer el IEO de un buque, valorado en cuarenta millones, más otros veinte para la reforma del barco. Otro pesquero será adquirido para Canarias.

Con ambas embarcaciones, el organismo oficial de asesoramiento de la Administración en materia de pesca podrá ampliar el radio de sus experiencias.

GRAN BRETAÑA PERJUDICA EL ACUERDO PESQUERO DE ESPAÑA CON LA C.E.E.

MADRID.—Nuevamente ha sido Gran Bretaña quien ha impuesto su veto a la firma de acuerdos pesqueros de la CEE con terceros países no comunitarios, entre los que se encuentra España. Esta actitud ha frenado la firma de algunos acuerdos que estaban ultimados, concretamente con Suecia, Noruega, Islas Faroe y España.

La actitud británica vino dada cuando el ministro de Agricultura y Pesca de Gran Bretaña, John Silkin, rechazó la firma de un acuerdo con Canadá, en una cumbre ministerial de la CEE. Gran Bretaña ha perjudicado a otros países co-

munitarios como Alemania Federal, Francia y Dinamarca, que pescaban en aguas canadienses bacalao y salmón, ya que el Gobierno de Canadá ha anunciado que no renovará las licencias de pesca a buques comunitarios hasta la firma del acuerdo.

La política inglesa intenta favorecer en materia de pesca sus intereses nacionales, por lo que imponen duras condiciones, como la reserva de una zona próxima a sus aguas —dentro del límite de las 200 millas comunitarias—, que es donde existen mayor número de especies y de contingente de pesca.

LOS ARMADORES RENUEVAN SUS QUEJAS POR LOS PRECIOS DE LOS ASTILLEROS NACIONALES

MADRID.—La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha puesto de manifiesto a través de una nota informativa la diferencia de costos entre los astilleros nacionales y los de otros países, que alcanzan hasta un 40 por 100 a favor de estos últimos, lo que hace pensar cada vez con más fuerza en una inmediata preparación de cara a la liberalización para nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea.

A tal efecto, ANAVE va a poner en marcha un nuevo servicio para sus asociados: el de asesoramiento y seguimiento de los precios internacionales de la construcción naval. Entre los fines que se pretende conseguir destaca, en pri-

mer lugar, el facilitar una amplia y documentada información sobre los precios que se cotizan en el mundo para cada tipo de buque que pueda resultar interesante a las empresas navieras españolas.

Aunque se sabe que el mercado de ofertas para el armador español está limitado a astilleros españoles y que "dentro de este cautiverio deben organizar su economía de ampliación, desarrollo y renovación de flota", señala ANAVE que es evidente que España camina hacia su integración europea, donde los márgenes de liberalización de los sectores tendrán que abrirse y para entonces hay "que estar suficientemente informados".

Dos funcionarios del ISM, diputados

ELECCIONES GENERALES DEL 1 DE MARZO

MADRID (Redacción).—El pasado día 1 de marzo se celebraron en España elecciones generales para la nueva constitución de las Cortes Españolas —en sus dos Cámaras: Congreso y Senado—. En las mismas —nos complace poder informar— salieron diputados dos funcionarios del Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina; se trata de don Alfonso Soler, por Almería, y de don Antonio Marqués, por Las Palmas de Gran Canaria.

En los momentos de redactar estas líneas, no se había reunido la Junta Central del Censo, y las Provinciales se encontraban en plena tarea de escrutar los votos y dictaminar sobre las impugnaciones presentadas; si bien el Ministerio del Interior adelantó, el 3 de marzo, los resultados definitivos, provisionales y oficiosos, siguientes:

CONGRESO:

Censo: 26.746.260			
Participación	Votos	%	C
UCD	18.000.000	68	
PSOE	6.400.000	35,2	167
PCE	5.400.000	29,4	121
CUC	1.962.000	10,7	23
CD	462.000	3,2	9
PNV	1.025.000	5,5	9
PSA	299.700	1,6	7
HB	319.000	1,7	5
UN	172.970	0,9	3
EE	362.413	2	1
ERC	88.993		1
PCV	119.344	0,6	1
PAR	18.000		1
UPN	37.183		1
	28.539		1

SENADO:

Participación	Senadores
UCD	120
PSOE	65
PNV	8
CD	2
Independientes	5
Entesa dels Catalans	2
Herri Batasuna	1
Convergencia Democrática	1

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA TESORERIA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—La organización y funcionamiento de la Tesorería General de la Seguridad Social ha quedado regulada por una Orden del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social publicada el 10 de febrero en el "Boletín Oficial del Estado".

En cuanto a su naturaleza, la Tesorería General de la Seguridad Social queda establecida como un servicio común, a quien compete la realización unificada de la administración financiera del sistema de la Seguridad Social, cooperando a la consecución de la solidaridad en este ámbito.

La Tesorería General se adscribe a la Secretaría de Estado para la Seguridad Social, a través de la Dirección General de Régimen Económico de la Seguridad Social, cuyo titular tendrá el carácter de tesorero general.

La Orden dispone la estructura y competencia de los servicios centrales de la Tesorería General y de las tesorerías territoriales, así como el régimen de personal.

ASOCIACION PROFESIONAL DE FUNCIONARIOS DE JUBILADOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El pasado día 21 de noviembre, la Junta Promotora de la Asociación Profesional de Funcionarios y Jubilados del Instituto Social de la Marina (ASPO-ISM) presentó en la Dirección General de la Función Pública los Estatutos provisionales que rigen dicha Asociación, habiendo sido aprobada la misma con fecha 12 de diciembre, con el número 479 de expediente.

Los fines que pretende ASPO-ISM son: Fortalecer y defender los intereses profesionales de los funcionarios y jubilados del Instituto Social de la Marina; el desarrollo y promoción de los intereses sociales de los asociados; organización y planificación de actividades culturales; colaborar con los mandos del ISM; establecer conexión con otras asociaciones o agrupaciones que ejerzan funciones similares.

ASPO-ISM declara expresamente ser totalmente apolítica, dedicada exclusivamente a los fines establecidos en el artículo 3.º de su Reglamento. A ella podrán pertenecer, por tanto, cuantos funcionarios lo soliciten, sin distinción alguna en cuanto a su procedencia política o sindical.

En virtud de las facultades que los mencionados Estatutos le confieren, la Junta Promotora de ASPO-ISM convocó las elecciones provinciales y nacionales para constituir las respectivas Juntas de Gobierno.

Con fecha 20 de enero 1979 se celebraron las elecciones para la elección de los presidentes y vocales que constituirían las Juntas Provinciales, las cuales se han llevado a cabo en trece de las Delegaciones Provinciales del ISM. Igualmente, con fecha 15 de febrero se han celebrado las elecciones para elegir los siete vocales y presidente de la Junta Nacional de ASPO-ISM. Efectuado públicamente el escrutinio en los locales de la Asociación en Madrid, calle del Conde de Aranda, 4, resultó elegido como presidente de dicha Junta Nacional don José Luis Guillén Sánchez, funcionario del ISM, con destino en los Servicios Centrales, sección de mecanización.

Pese a su reciente creación, ASPO-ISM cuentan en estos momentos con 504 afiliados, lo que representa un 62 por 100 del colectivo general.

Conjuntamente con las Asociaciones del INP y de Mutualidades Laborales —AML—, está integrada en la Federación de Asociaciones Profesionales de Organismos de la Seguridad Social (FASPOSS), estando en vías de estudio y constitución el pase a una Confederación de Asociaciones.

nuevas sondas **FURUNO**[®]

UN NUEVO PASO ADELANTE

Un paso adelante en la consecución de nuevos y mejores equipos de pesca, que le permitan obtener mayores capturas, en **arrastre, volanta, cerco, pincho** y demás oficios.

Algunas de las principales características de estas nuevas sondas, son:

■ Alto contraste, para una mejor detección.

■ Velocidad de papel ajustable.

■ Alta potencia.

■ Variedad de frecuencias.

Solicite información al Representante para España

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

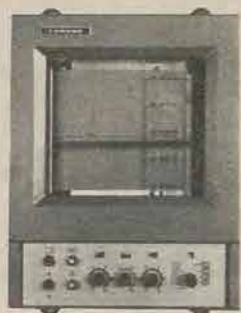
Claudio Coello, 50 MADRID-1

Teléf. 225 74 83 / Telex 22884

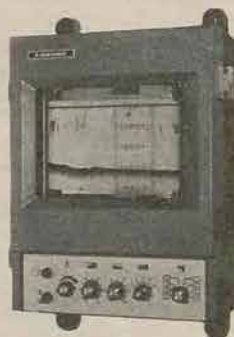
O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles



FE - 502 • Potencia 300W



FE - 813 • Potencia 300 W



FE - 614 • Potencia 2 Kw



FE - 814 • Potencia 2 Kw



30 años ayudando a la pesca,
avalan nuestros resultados.

FURUNO ELECTRIC CO., LTD.





"L'Abelille-Provence", al rescate de los superpetroleros

TRATARA DE EVITAR MAS MAREAS NEGRAS



Varias escenas a bordo del remolcador "L'Abeille-Provence".

PARA EVITAR MAS MAREAS NEGRAS

La marea negra provocada por el "Amoco-Cádiz", la primavera pasada, cerca de las costas bretonas, ha sensibilizado la opinión pública e incitado a los responsables gubernamentales a desarrollar las posibilidades de la ayuda en la mar.

El Estado francés acaba de alquilar a la compañía Les Abeilles Internationale, filial del grupo Proguemar, un remolcador de alta-mar, "L'Abeille-Provence".

Este remolcador, cuya base de operaciones está fijada en Brest, tiene como misión la de socorrer a los barcos en dificultad en las costas de Bretaña. "L'Abeille-Provence", que depende directamente del prefecto marítimo de Brest, debe estar listo para zarpar en los cuarenta minutos siguientes a una llamada. El Estado paga a la compañía el coste de explotación del barco, inversiones incluidas. Las intervenciones del remolcador serán indemnizadas, según el contrato habitualmente en uso en los medios marítimos.

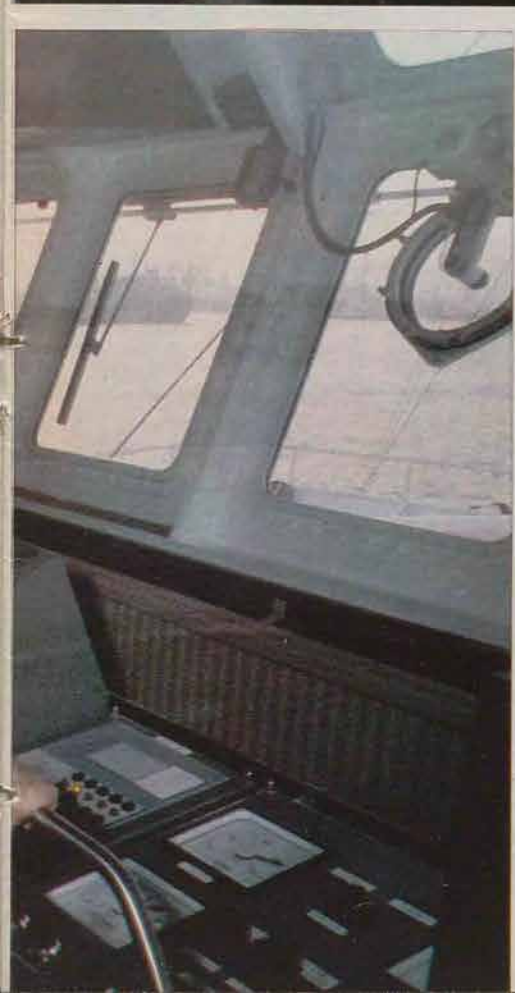
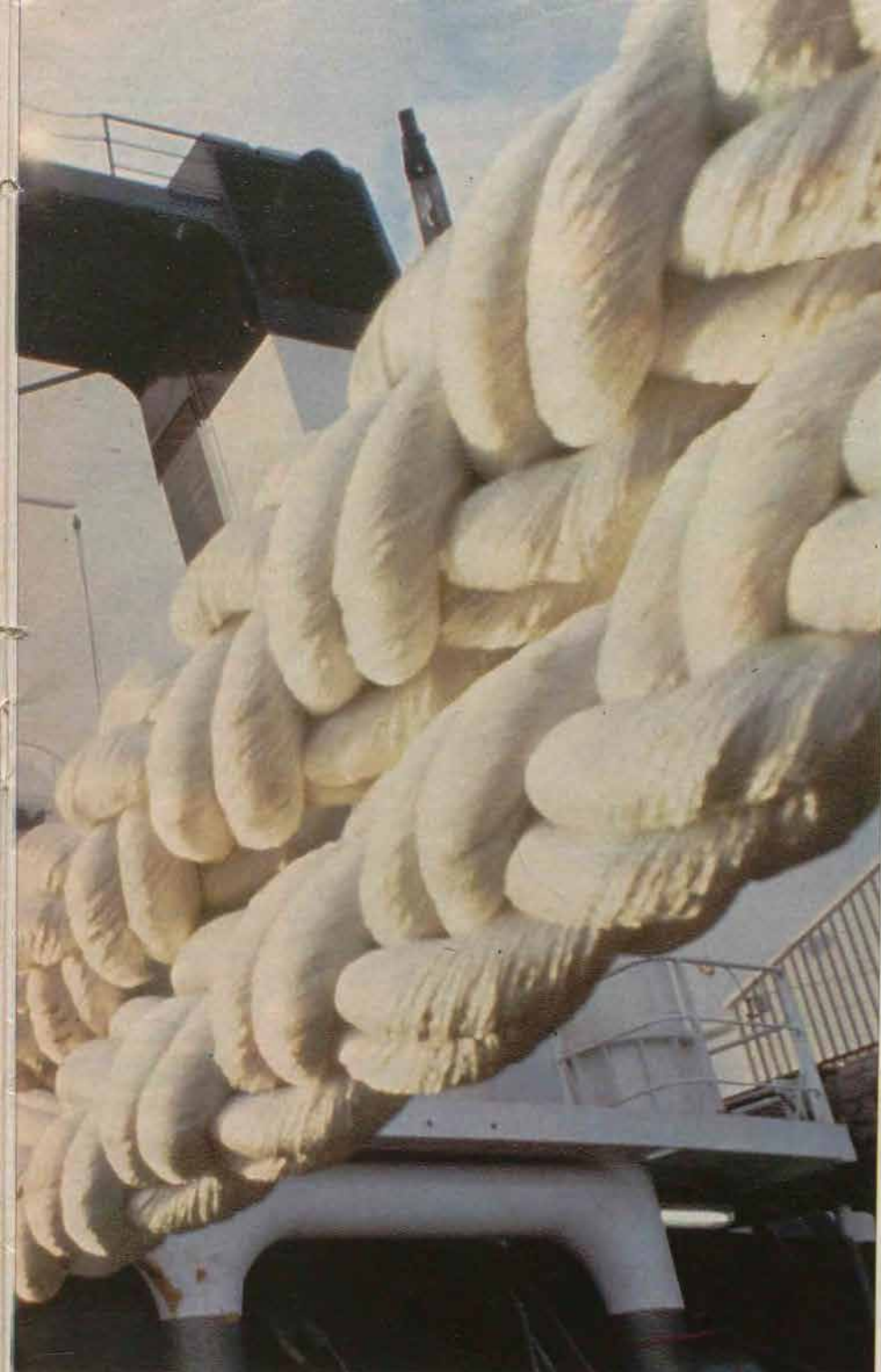
"L'Abeille-Provence" tiene una tripulación de 16 personas, a las órdenes del capitán Jean-Pierre Roger, y ha sido construido según las fórmulas más avanzadas en materia de construcción naval. Es completamente automático y puede ser teledirigido desde la sala de control o desde el puesto de pilotaje.

Todos los sistemas de alarma y de seguridad están agrupados en la sala de máquinas. Está equipado con cables hidráulicos, capaces de remolcar los petroleros mayores que existen, y de equipos submarinos que permiten bajar a 60 metros por debajo del nivel del mar. La tripulación tiene a su disposición los equipos de confort más modernos: cada marino tiene un camarote individual y un aparato de televisión a su disposición.

"L'Abeille-Provence" es hermano gemelo del "L'Abeille-Normandie", otro remolcador que tendrá las mismas funciones. ■

Fotos: ARMEL BRUCELLE. Copyright: SYGMA-CONTIFOTO.

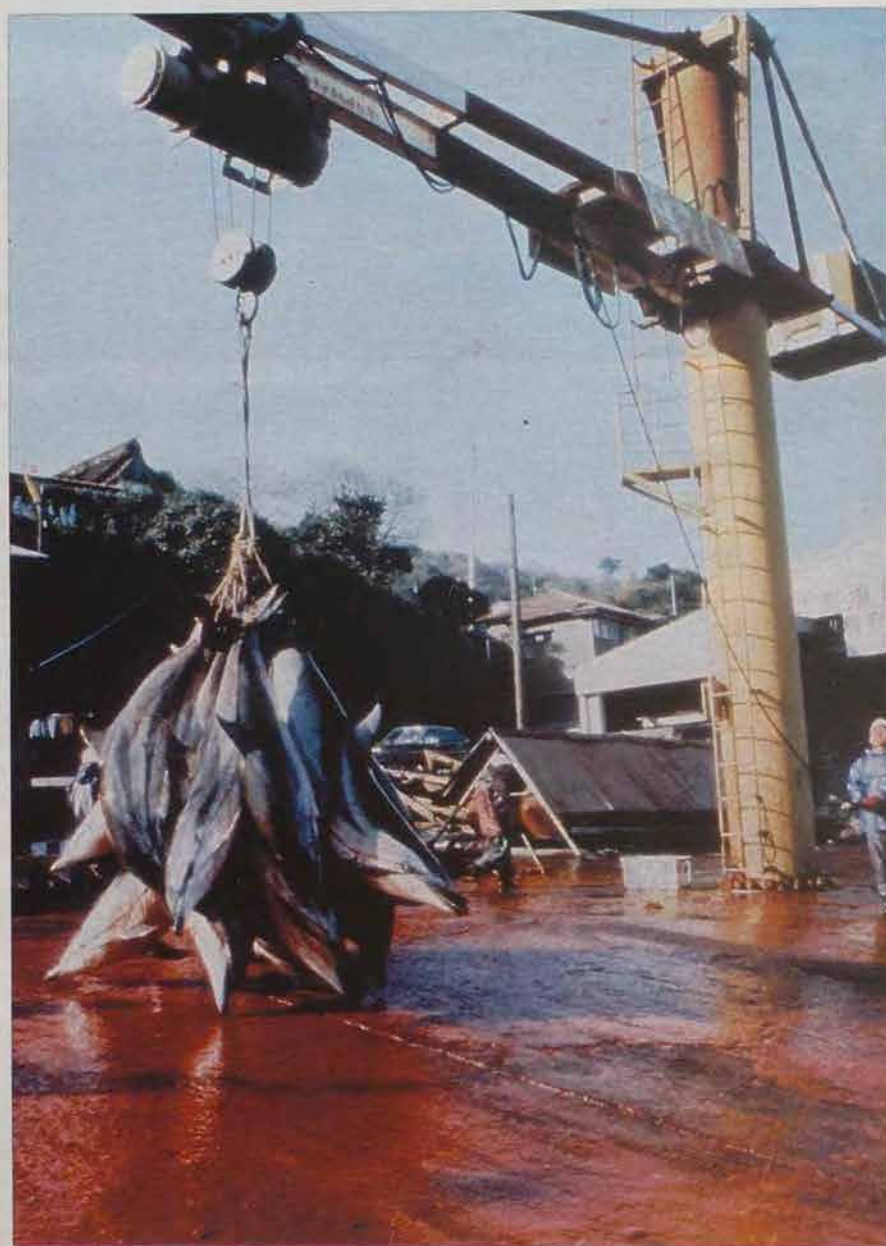






CAZADORES DE DELFINES

Pescadores japoneses cazando delfines en la bahía de Kawana, península de Izu, a 1.010 kilómetros de Tokio, tras haberlos conducido hasta la zona. Los delfines son cazados dentro de unas normas y se venden como alimento en el mercado japonés. (Foto: EUROPA PRESS AP.)



ESPAÑA DESARROLLARA LA ACUICULTURA EN SUS AGUAS CONTINENTALES

MADRID.—El Icona elabora un plan de acuicultura para las aguas continentales españolas, que permitirá obtener del agua producción de alimentos y productos útiles, ha manifestado a Efe el jefe de la Estación Central de Ecología de este organismo, Maximiliano Elegido.

Los estudios que se realizan actualmente sobre el tema son la base del futuro Acuplán, que será encargado próximamente por el Gobierno al Ministerio de Agricultura.

En la Conferencia Mundial sobre Acuicultura, convocada en Kyoto (Japón) por la FAO en el año 1976, se pudo apreciar que en los últimos diez años los productos obtenidos a través de la acuicultura (seis millones de toneladas) suponían el 10 por 100 de lo que las aguas daban por sí mismas (sesenta millones de toneladas), y que si esta producción era apoyada por los Gobiernos podría duplicarse en diez años y quintuplicarla en treinta.

El señor Elegido, participante en la Conferencia de Kyoto, ha manifestado a Efe que la acuicultura revitaliza la vida rural porque transforma y mejora los productos alimenticios de grado inferior e incluso los desperdicios (crías de peces con abonos de animales de granja), aprovechando incluso el calentamiento del agua por la refrigeración de las centrales nucleares y térmicas.

En España puede además ser muy importante, ya que cuenta con 250.000 hectáreas de aguas embalsadas (en donde pueden también criarse peces en "cercados") y 75.000 kilómetros cuadrados de ríos.

El plan que se está elaborando supondrá la potenciación de las dos variantes fundamentales, la acuicultura extensiva y la intensiva. La primera, mediante el aumento de los recursos pesqueros de las aguas continentales (el pez tilapia en el arroz, el cangrejo en los deltas de los ríos, peces de aguante como tenca y anguila en zonas contaminadas, carpa real).

La intensiva se potencia a través de la estimulación de la iniciativa privada, encauzándola hacia la creación de piscifactorías, tanto en lo que se refiere a la producción de carne de pescado como de harinas y derivados. La inversión, cara en un principio (hasta 20 dólares por litro), puede obtener grandes resultados con los salmónidos e incluso llegar a reciclar completamente las aguas utilizadas.

Los cultivos de este tipo son tan importantes que España ha pasado a ser el cuarto país de Europa en producción de salmónidos, cuando en 1950 la producción de trucha en piscifactoría era prácticamente nula.

En la Conferencia de Kyoto se estableció que el aumento de 300.000 a 400.000 toneladas en la producción mejillonera se debía en gran parte al auge de la industria mejillonera española.

En otros casos, la acuicultura puede contribuir a solucionar la eutrofización de algunas aguas (exceso de nutrientes a veces por abonos) fomentando la existencia en ellas de peces plantófitos que contribuyen a disminuir el exceso.

El plan contempla la creación de operaciones piloto que pongan en marcha los dos tipos de acuicultura, la extensiva con peces en las zonas arroceras y en las granjas, y la intensiva con estímulos a la iniciativa privada. ■

CULTIVAMOS MEJILLON, OSTRA, ANGUILA, DORADA, SALMON, LUBINA, LISAS Y ALMEJAS

El aprovechamiento óptimo de los recursos naturales marinos exige del hombre un mayor esfuerzo en el fomento del desarrollo de las poblaciones de moluscos, crustáceos y peces, ya sea en mar libre, a través de medidas encaminadas a aumentar la producción, o mediante el cultivo y cría en granjas marinas, uno de los objetivos de la acuicultura.

En el momento actual, la acuicultura ha alcanzado un gran desarrollo a escala mundial. Un buen ejemplo de ello lo tenemos en el Japón, país que posee la acuicultura más desarrollada y perfeccionada del mundo. También en estos últimos años se están llevando a cabo en los Estados Unidos, España, Francia, Gran Bretaña, Israel e Italia, por citar algunos países, vastos programas de investigación en el campo de la acuicultura.

En Japón, las ostras de mar constituyen, entre los moluscos, una de las formas de cultivo más florecientes, produciéndose anualmente varios billones de crías que, al alcanzar los 3 centímetros de longitud, se venden a las cooperativas de pescadores, que las liberan en el mar. También se cultiva con éxito la ostra, de la que Norteamérica importa anualmente alrededor de un billón de crías, lo que representa la mitad de la producción nipona, cifrada en 450.000 toneladas. Entre los crustáceos, el langostino es la especie más importante y apreciada. Las técnicas de producción masiva de poslarvas han permitido a algunos laboratorios realizar la trascendente labor de incrementar la producción natural de langostinos mediante el enriquecimiento de los fondos con poslarvas incubadas artificialmente, habiéndose podido comprobar una supervivencia del 10 al 30 por ciento respecto al número de ejemplares sembrados en alta mar. Cuando la operación se ha hecho en áreas protegidas, la supervivencia alcanza el 50 por 100. Entre los peces objeto de cultivo se puede citar la seriola, con una producción de unas 100.000 toneladas/año. La dorada, criada desde el huevo, recibe también gran atención. Según los datos más recientes, han de partir de unos 12 millones de huevos para conseguir un millón de juveniles de unos 2 centímetros de longitud. También se está iniciando el cultivo y semicultivo de atunes.

CENTROS

En el Japón, todas las provincias costeras poseen al menos un centro de investigación marina y muchas de ellas hasta cuatro o cinco. Se puede decir que los japoneses llevan una década de ventaja sobre los demás países en el desarrollo y tecnología de la acuicultura. Esto explica que la producción de peces y otros organismos cultivados se realice en gran escala, habiéndose obtenido, en el año 1970, unas 717.000 toneladas de las diversas especies cultivadas, lo que representa el 50 por 100 de la pesca total española.

INVESTIGACION ESPAÑOLA

En lo que respecta a la acuicultura marina en España, ha sido el Instituto de Investigaciones Pesqueras (IIP), del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), quien ha iniciado hace años los primeros estudios científicos sobre el tema, trabajando con moluscos, crustáceos y peces. En el momento actual, esta actividad ha tomado, al igual que en países extranjeros, un gran incremento. Dicho Instituto, así como otros organismos nacionales, están dedicando extraordinarios esfuerzos en este campo de la investigación.

En nuestro país se realizan, a escala industrial, semicultivos de mejillón, de ostra plana, de ostra portuguesa, de anguila, de dorada, de lubina, de salmón, de diversas especies de lisas y de la almeja.

En las costas gallegas se obtiene, aproximadamente, el 94 por 100 de la producción española de mejillón, que alcanza la cifra de 170.000 toneladas/año, lo que representa más del 50 por 100 de la producción mundial de este molusco. Debido a las condiciones ambientales excepcionales de las rías gallegas y al elevado ritmo de crecimiento de nuestros mejillones, se consigue una tasa de conversión de alrededor del 26 por 100, muy próximo al rendimiento de los pollos de granja y tan elevada como la del cerdo.

Por lo que se refiere al cultivo de moluscos, en el IIP se viene trabajando, además, sobre la ostra plana y el ostión, así como

otras especies, tales como la oreja de mar, los pulpos y la sepia. En cuanto a los pulpos, se trata de investigar a escala experimental la posibilidad de criar en tanques ejemplares de 4-5 centímetros de longitud de manto, por ser éstos los que, desde el punto de vista de su explotación comercial, alcanzan un mayor precio en el mercado. Además, la enorme rapidez del crecimiento de dichos cefalópodos, sobre todo en las primeras fases del desarrollo posembriónico, hace dicho proyecto sumamente sugestivo, en el sentido de que el paso a escala industrial podría llegar a ser sumamente rentable.

También las experiencias de cría de la sepia son muy prometedoras por los resultados obtenidos hasta el momento, continuándose las investigaciones sobre el ritmo de crecimiento, régimen alimentario en cautividad y porcentaje de eclosión de huevos bajo distintas condiciones ambientales.

En el Instituto de Investigaciones Pesqueras, los primeros estudios sobre el cultivo del langostino se remontan al año 1965. Gracias a la experiencia adquirida, a partir de 1968 se consiguió criar ejemplares desde el huevo hasta el adulto. Lógicamente, las supervivencias larvares de los primeros años fueron muy bajas, pero con las mejoras introducidas se han logrado supervivencias del 77 por ciento desde la eclosión del huevo hasta la primera poslarva. En el pasado año se consiguió criar langostinos en un tanque desde el huevo hasta la talla de 4 centímetros, a la elevadísima concentración de 2.880 ejemplares/metro cuadrado. Téngase en cuenta que el langostino es muy prolífico, habiéndose determinado que las grandes hembras tienen una fecundidad superior al millón de huevos.

En esta especie, las investigaciones realizadas en el IIP han progresado hasta el punto de que es posible obtener puestas de langostino en los acuarios independientemente de la época reproductora. Para ello se modifican el fotoperíodo, la alimentación y la temperatura del agua. También se ha conseguido cerrar el ciclo vital de la especie en el laboratorio y obtener segundas generaciones de ejemplares nacidos en las propias instalaciones.

Las decenas de miles de langostinos de 4-8 centímetros de talla obtenidos desde el huevo en las instalaciones del IIP se han destinado principalmente para la repoblación de las aguas marinas de nuestro litoral y para su entrega a diversos industriales que realizan bajo el asesoramiento de los científicos del Instituto experiencias de engorde en sus propias instalaciones.

PIENSO COMPUESTO

Siendo uno de los principales problemas el de la alimentación de poslarvas a nivel industrial en la actualidad se está trabajando en la obtención de un pienso compuesto que sustituya al alimento natural. Los resultados obtenidos son prácticamente semejantes a los de los piensos fabricados en el Japón y muy superiores a los obtenidos por los investigadores franceses.

En el Instituto de Investigaciones Pesqueras se viene cultivando también, desde 1972, el camarón: aunque menos prolífico que el langostino, tiene la ventaja de ser más resistente a las condiciones del medio y tan interesante bajo el punto de vista comercial. Su cría se viene practicando en el laboratorio sin grandes problemas, habiéndose obtenido tres generaciones; los juveniles se han venido entregando, para su engorde, al igual que el langostino, a diversos industriales. Los resultados obtenidos por los científicos del IIP en esta especie han superado a los de los investigadores ingleses, que vienen ocupándose de su cultivo desde 1969.

Los programas de acuicultura del IIP en relación con los peces comprenden tres especies de elevado interés comercial: la lubina, la dorada y el lenguado. Se iniciaron en 1975. En las tres especies se han logrado desoves en cautividad, tanto naturales como

inducidos, mediante la inyección, una vez anestesiados los ejemplares, de diversas hormonas, habiéndose obtenido, de cada una de ellas, millares de alevines, que, como en el caso de los langostinos y camarones, se han ido entregando a diversos industriales o se han destinado para la repoblación del litoral. Así, en el año último se han producido 17.000 alevines de lubina, con supervivencias del 40 por 100 a los cuarenta y tres días de vida, valor muy superior al conseguido por los investigadores italianos y franceses que trabajan en los mismos campos. En relación con la dorada se han logrado alevines de aproximadamente un centímetro de talla a los treinta días de vida, criándolos a concentraciones elevadas (4.000 ejemplares por metro cuadrado).

AVANCES CON EL LENGUADO

La especie con la que hasta el momento, se han conseguido mejores resultados ha sido el lenguado: a los treinta días de vida, manteniendo los ejemplares a concentraciones de 6.000 a 10.000 individuos/metro cuadrado, se lograron tallas cercanas a los 2 centímetros y supervivencias del 81 por ciento. Estas supervivencias son también muy superiores a las obtenidas por otros investigadores europeos. En el pasado año fueron lanzados al mar, con fines de repoblación, 23.500 ejemplares de lenguado de tallas comprendidas entre 6 y 7 centímetros, proporcionando a industriales de las regiones suratlánticas y gallega 2.500 individuos. Los mantenidos en la instalación, a concentraciones de 52 a 65/metro cuadrado, han alcanzado al año de vida una talla media superior a los 18 centímetros y una supervivencia del 96 por 100.

PROYECTOS

La inminente inauguración y puesta en servicio de la planta piloto de acuicultura de Torre de la Sal (Castellón), en la que va a continuar sus investigaciones parte del personal del Instituto de Investigaciones Pesqueras especializado en acuicultura, permitirá elevar considerablemente la producción de las especies objeto de cría y realizar notables progresos en las investigaciones ya logradas en este campo.

En el proyecto y construcción de esta planta, llevada a cabo a expensas de la Diputación Provincial de Castellón, mediante concierto de colaboración establecido con el CSIC, ha intervenido muy directamente el personal del Instituto de Investigaciones Pesqueras. Por sus características ha merecido los elogios de los científicos que la han visitado, tanto franceses como italianos, ingleses, japoneses, chinos, etcétera, todos ellos expertos altamente cualificados en acuicultura marina. Posee una extensión de 20.000 metros cuadrados, con una superficie construida de 5.200 metros cuadrados. Conviene señalar que los investigadores españoles se encuentran a un nivel comparable al de otras naciones en cuanto a los conocimientos necesarios para el desarrollo de esta rama de la Biología. Baste consignar que, a propuesta de los organismos italianos de investigación, se está a punto de llevar a cabo un convenio de colaboración en acuicultura entre ambos países.

Las visitas, reuniones y congresos sobre acuicultura se suceden en el Instituto de Investigaciones Pesqueras con abundante participación extranjera, pudiendo citar como ejemplos recientes el Seminario Interdisciplinario de Acuicultura Marina, la mesa redonda sobre la Endocrinología de la Reproducción en los Peces o las visitas de eminentes científicos extranjeros a la planta piloto de acuicultura de Torre de la Sal (Castellón) y al centro de este Instituto en Cádiz.

Por último debe señalarse que investigadores del IIP han sido invitados por centros de otros países para dictar cursos o conferencias sobre distintas especialidades de acuicultura y que varias firmas españolas han solicitado la colaboración del IIP para llevar a cabo diversos proyectos industriales. ■ **JOSE MARIA SAN FELIU, director de la planta piloto de acuicultura de Torre de la Sal (Castellón).**

CIENTIFICOS EUROPEOS TRABAJAN EN LAS POSIBILIDADES DEL CULTIVO DEL

MEJILLON

Organizado por el doctor M. Crowley del Centro de Investigaciones Pesqueras de Dublín (Departamento Forestal y de Pesquerías), se celebró en Leenane, los días 4, 5, 6 y 7 de diciembre pasado un seminario sobre "Cultivo de Mejillón", al que fueron invitados representantes del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo.

Leenane es un pueblecito de verano a orillas de Killary Harbour, la bahía donde la "Gaeltarra Eirean" tiene fondeadas sus balsas experimentales de cultivo de mejillón.

Los participantes era profesores extranjeros, biólogos y profesores de las Universidades de Dublín y de Galway, así como un número bastante importante de personas interesadas en el cultivo, pescadores y poseedores de licencias para el marisqueo del mejillón en los fondos donde se produce espontáneamente en la actualidad. No faltaron periodistas de los principales periódicos del país. El total de asistentes osciló alrededor de las ciento cincuenta personas.

El primer día los participantes pudieron visitar las balsas de cultivo de mejillón fondeadas en el Killary Harbour. Invitados por el profesor P. O'Keady, de la Universidad de Galway, visitaron el laboratorio de cultivos marinos que dicha Universidad tiene en Carna. Dedicado principalmente al desarrollo de cultivos de moluscos y crustáceos, tiene unas buenas instalaciones y una veintena de personas trabajando permanentemente entre científicos y auxiliares. La situación del centro es muy apropiada, además, para que los estudiantes universitarios de biología marina realicen sus prácticas, por cuanto aquella costa ofrece un amplio surtido de especies litorales y de ámbitos ecológicos diversos.

El segundo día habló el doctor Guido Persoone, de la Universidad de Gante (Bruselas), sobre el cultivo controlado de bivalvos, sus problemas y posibilidades. La conferencia del doctor Drinkwaard, de Texel (Holanda), especialista en cultivo de mejillón, versó sobre una retrospectiva, una introspección y una prospección de la mitilicultura holandesa. En las diapositivas y gráficas se aportaron datos interesantísimos sobre producción y valor de la mitilicultura en Holanda y otros países.

CULTIVO Y PROCESAMIENTO EN ESPAÑA

El doctor Figueras, del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, habló so-

bre algunas especificaciones biotécnicas del cultivo del mejillón en España, proyectando una película sobre el cultivo y procesamiento del mismo en Galicia (depuración, congelación y conserva), que tuvo que ser repuesta los dos días siguientes a petición de los participantes.

El capitán D. M. Bussani, de Italia, ilustró con diapositivas el cultivo del mejillón en el golfo de Trieste, mediante el sistema de palangres ("long-lines") hechos con barriles que mantienen horizontal una cuerda de la que penden las redes tubulares de nylon llenas de mejillón; con dicho sistema obtienen un mejillón de crecimiento y presentación muy aceptables.

El señor Guy Bouyé cultivador francés de La Rochelle, ilustró con un film el cultivo al estilo del Atlántico francés sobre empalizadas y postes ("bouchots" y "piquets"), y el doctor M. Crowley, del Centro de Investigaciones Pesqueras de Dublín, hizo una exposición de la fase inicial del cultivo del mejillón en Irlanda acompañado de una película en la que no figuraban aún las recientes experiencias hechas en la bahía de Killary y que han dado prometedores resultados, aunque a reducida escala.

Gwion Davies, del Laboratorio de Conwy (Gales del Norte), en Gran Bretaña, dio cuenta de sus experiencias en el cultivo del mejillón, tanto sobre el fondo como en balsas, en el estrecho de Menai y alrededores de Conwy, todo ilustrado con magníficas diapositivas.

El tercer día se dedicó a la exposición, por parte de los biólogos irlandeses, de los estudios realizados en aquella zona acerca de las condiciones ambientales y de las respuestas biológicas del mejillón en cultivo. Así, por ejemplo, Nial Herriott, que dirige técnicamente el programa de cultivo desde el principio, explicó las razones que habían inducido a la elección del sitio y tipo de balsa que emplean, así como los resultados obtenidos y las diversas fases del proceso de cultivo.

J. Carrol, de la Universidad de Galway, habló sobre los resultados obtenidos en las experiencias sobre fijación, supervivencia y crecimiento del mejillón, y K. O'Toole, de

la misma Universidad, de los estudios de hidrografía realizados en la zona donde están instaladas las balsas mejilloneras.

Resultaron también muy interesantes las conferencias de la doctora Elizabeth Gosling, sobre la genética aplicada al cultivo de los moluscos, y la de P. Smith, sobre la depuración de los mismos, así como la de D. King, del Instituto de Ciencia y Tecnología de Dublín, sobre selección de emplazamientos idóneos para el cultivo, y la de A. Berry, de la Gaeltarra Eirean, sobre tipos de balsas para el cultivo. P. O'Callaghan habló sobre el papel de las cooperativas en el desarrollo de los cultivos.

El último día se establecieron tres grupos de trabajo: uno sobre los aspectos referentes a la producción, otro sobre ventas y el tercero sobre créditos, los cuales presentaron al final sus conclusiones al pleno del seminario.

POSIBILIDADES CULINARIAS

Un detalle simpático lo constituyó el ofrecimiento por algunos de los asistentes de varias cajas de vino para los comensales, así como las diversas preparaciones de mejillón que bajo la dirección de la señora Bouyé se hicieron en la cocina del hotel, y constituyeron el menú de la comida principal del cuarto día a base de "moules marinières" como entremés; un consomé y mejillones tres estilos ("provençaux", "a la parrilla" y "moucleade"), que junto con guarniciones variadas y un postre demostraron a los asistentes la posibilidad de presentar una buena comida a base de la sabrosa y relativamente barata proteína del mejillón. Las veladas fueron amenizadas con exhibiciones de canto y danza folklóricas irlandesas.

El doctor Figueras, del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, presentó asimismo un recetario de 25 preparaciones culinarias de mejillón para su difusión entre los asistentes. La traducción al inglés había sido previamente supervisada por el doctor P. Ayres, del Laboratorio de Burnham-on-Crouch, que recientemente pasó una temporada en Galicia interesándose por la industria mejillonera.



Finalizado el seminario, se celebró en Dublín una rueda de prensa con el ministro de Pesquerías y el organizador del mismo, a la que asistieron también los conferenciantes extranjeros. En el "Irish Time" aparecieron algunos artículos sobre el tema, citando la participación española de manera especial.

Posteriormente, los señores de Gotto de Carrigaline (Cork) invitaron a realizar una gira por la bahía de Kinsale y alrededores para estudiar las posibilidades de cultivo en la zona.

Visitaron también los participantes el rudimentario y curioso criadero de ostras planas ("hatchery") de David Hugh-Jones, quien, además de engordar la ostra procedente de la costa Oeste de Irlanda, obtiene buenas fijaciones simplemente colocando en la buena estación ostras madres en un estanque exterior con colectores apropiados (cilindros de red llenos de concha de mejillón provenientes de Wexford). La fijación no siempre está asegurada, pero las semillas de ostras obtenidas compensan económicamente, puesto que no existen más gastos que los de construcción y bombeo de agua, que no es continuo. Animado por los resultados obtenidos, ha construido más tanques en una autorización en tierra; consisten en una excavación recubierta con una tela plástica y un suministro de agua de mar. El desagüe de cada tanque es un tubo en forma de "L" que se puede abatir del todo para el vaciado del tanque o se puede inclinar más o menos para mantener el nivel constante que se desee. Dichas ostras irlandesas llegan hasta algunos restaurantes de la capital de España.

Todo hace pensar que se está iniciando el despegue de la maricultura en Irlanda.
A. FIGUERAS.



LA CORUÑA.
Numerosas
embarcaciones pequeñas
fueron arrojadas
por el temporal
varios metros dentro
del interior de la costa
llegando hasta
los primeros edificios.
En la playa de Mera
los diques de contención
fueron dañados
en gran parte
de numerosas localidades
costeras coruñesas.
TELEFOTO
EUROPA PRESS

VILLA DE ARES.
Destrozos causados
por el fuerte
temporal que ha azotado
a la Villa de Ares,
el cual ha destrozado
300 metros del muelle,
inundando
las casas situadas
en el paseo marítimo.
TELEFOTO
EUROPA PRESS





MEJORA DEL PUERTO DE GIJÓN

El ministro de Obras Públicas y Urbanismo, don Joaquín Garrigues Walker, firmó en su despacho oficial el convenio conjunto con el Ayuntamiento y la Junta del Puerto de Gijón, por el que se acondicionará este último. También asistió al acto el ministro de Trabajo, don Rafael Calvo Ortega.

BILBAO

CONSTITUIDO EL CONSEJO DEL PUERTO

BILBAO.—El Consejo de Administración del puerto autónomo de Bilbao ha quedado constituido este mediodía, de acuerdo con la normativa aprobada hace ya varios meses en Consejo de Ministros sobre autonomías portuarias para los puertos de Barcelona y Valencia, además del de la capital vizcaína.

El Consejo de Administración de este puerto es el máximo organismo de gobierno de la instalación portuaria en asuntos civiles. A su constitución asistió el director general de Puertos. ■

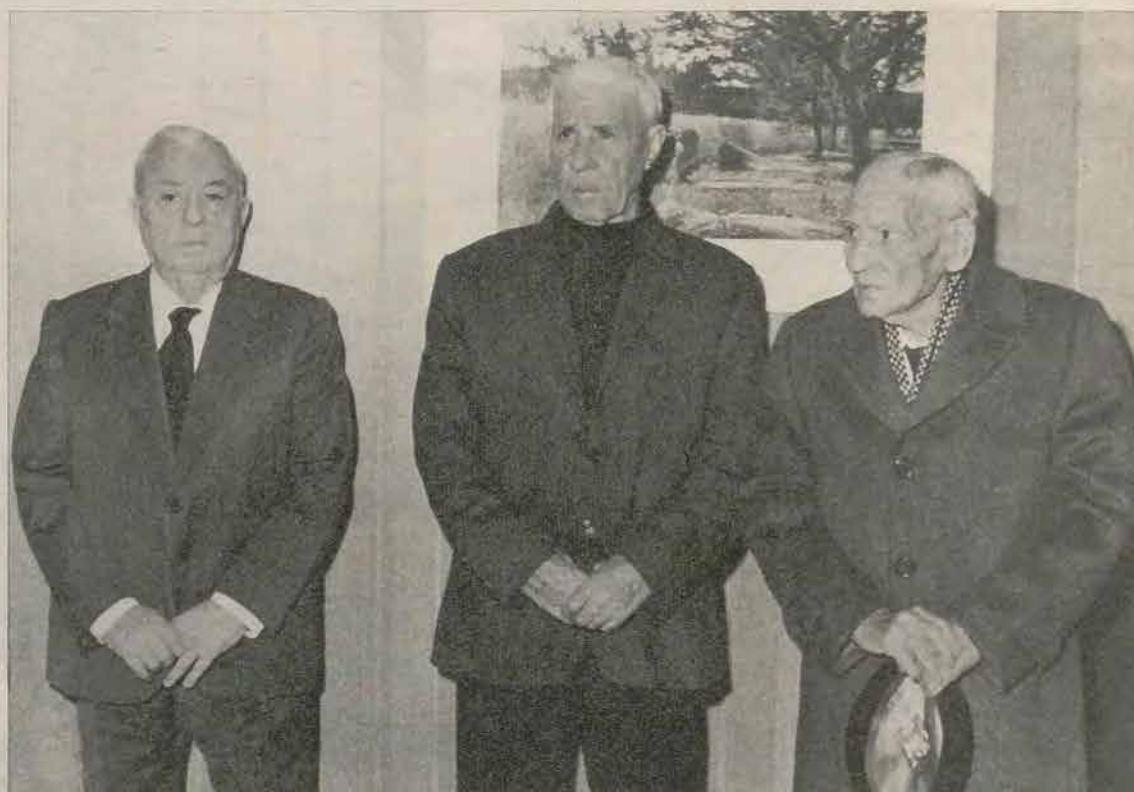
VALENCIA

CONSTRUCCION DE CUATRO BUQUES DE RECREO

VALENCIA.—En este momento no hay más que conversaciones, muy detalladas, con miras a los créditos para construcción de cuatro buques de recreo en Valencia", declaró el presidente del Banco de Crédito a la Construcción, Emilio Rodríguez Román, en una reunión con los periodistas.

El señor Rodríguez Román, que presidió en Valencia una reunión del Consejo de Administración de dicho Banco, fue preguntado en torno a las declaraciones del presidente de Fletamentos Marítimos, Javier Cremades de Adaro, sobre su proyecto de contratar con Unión Naval de Levante unas construcciones que podrían llegar a los dieciséis mil millones de pesetas.

El presidente del Banco de Crédito a la Construcción señaló que, efectivamente, el señor Cremades se había dirigido formalmente a la entidad de crédito oficial, en tal sentido, pero que los estudios son lentos, minuciosos, y exigen una detallada consulta, por lo que no se ha resuelto nada todavía. "Se estudiará —dijo— las posibilidades de financiación, la demanda en ese momento, la situación del mercado, la nueva legislación del crédito naval... Las dificultades que puede atravesar la Unión Naval de Levante —terminó diciendo el señor Rodríguez Román— no serán el criterio único para la decisión a adoptar, pero sí será uno de los criterios que se tendrán en cuenta, ya que la ayuda en los sectores donde pueda haber o producirse un paro de mano de obra es tarea muy considerable para este Banco, lo mismo en el ámbito naval como en el de la vivienda". ■



Condecorados con la medalla al Mérito Social Marítimo.

CASTELLON

MEDALLAS AL MERITO SOCIAL MARITIMO

CASTELLON.—Tuvo lugar en la Delegación provincial del ISM el acto de imposición de medallas al Mérito Social Marítimo, concedidas en su categoría de plata a don Rafael Drago Orms y don Jaime Gallén Tárrega y en su categoría de bronce a don Antonio Pol Gallén.

La imposición fue hecha por el delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social, don Vicente Sampedro,

quien estuvo acompañado por el comandante militar de Marina, delegado provincial del ISM, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores y el presidente de la Asociación de Armadores de Pesca de Costera y Litoral.

El señor Gallén Tárrega cerró el acto con su intervención, en nombre de los homenajeados, agradeciendo la concesión. ■

EL PRESIDENTE DEL I. S. M. VISITA TARRAGONA

TARRAGONA.—Visitó nuestra provincia recientemente el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, acompañado del jefe del Servicio de Delegaciones e Inspección, don José María García Casillas, recorriendo la totalidad de los puertos pesqueros de nuestra provincia. Fue recibido en Villanueva y Geltrú por el delegado provincial, don Antonio Escudero, y el jefe de Seguridad Social, don José María Pomares, trasladándose desde allí al puerto de Calafell, en cuya delegación local fue cumplimentado por el alcalde, patrón mayor y autoridades de la localidad. Visitó distintas instalaciones del Instituto y de la Cofradía, deteniéndose especialmente en el Llar del Pescador, donde departió con un numeroso grupo de pensionistas.

A su llegada a la capital saludó al gobernador civil, señor Robert Graupera, con quien mantuvo un cambio de impresiones sobre proyectos en marcha, centrados muy particularmente sobre las inmediatas construcciones de las Casas del Mar de Tarragona y de Cambrils.

Después de haber visitado la Delegación provincial y saludado a los funcionarios, continuó su recorrido por los puertos de Cambrils, Ametlla de Mar, Ampolla, San Carlos de la

Rápita y Casas de Alcanar, en los que, acompañado por las autoridades y representaciones de los medios pesqueros, se estudiaron proyectos, se visitaron instalaciones en funcionamiento, pudiendo destacar el de localización de la Casa del Mar de Cambrils, el recorrido de la de Ametlla de Mar, que desde hace más de dos años se encuentra en pleno funcionamiento, el cambio de



El presidente del ISM, don Julio Cienfuegos, con representantes de los trabajadores del mar de Calafell.

impresiones mantenido en Ampolla con el ofrecimiento de cooperación en cualquier proyecto para dotación de un Hogar del Pensionista, y, por último, la visita al nuevo edificio de la Casa del Mar de San Carlos de la Rápita, donde recibido por las representaciones de la localidad y acompañado de gran número de vecinos recorrieron sus amplios y bien dota-

dos servicios y dependencias que próximamente comenzarán a funcionar.

Al caer la tarde continuó su viaje hacia Vinaroz, no sin visitar antes la playa de Casas de Alcanar, en la que se consideró la posibilidad de estudiar la instalación de una pequeña clínica para prestación de asistencia sanitaria. ■

DOS PESQUEROS MELILLENSES RETENIDOS POR MARRUECOS DURANTE SIETE DIAS

MADRID.—Del 24 de febrero al 2 de marzo permanecieron retenidos en el puerto marroquí de Alhucemas los pesqueros melillenses "Cuarto Mandamiento" y "Gutyago". El apresamiento se produjo cuando el "Cuarto Mandamiento" regresaba de faena y se disponía a embocar el puerto, momento en el que una lancha patrullera marroquí le obligó a parar, subieron varios hombres a bordo e inmediatamente puso rumbo a Alhucemas.

Todo fue observado por la tripulación del pesquero "Gutyago", que, al frente de varios otros, salía entonces para dirigirse a faenar, lo que le permitió avisar a los demás, que dieron la media vuelta y se refugiaron en el puerto. Sin embargo, el "Gutyago" fue perseguido por la patrullera hasta la entrada del puerto, donde le alcanzó y le obligó a dirigirse al mismo puerto marroquí que el "Cuarto Mandamiento".

Muchas personas que paseaban por la escollera presenciaron la acción indignadas; las protestas de las autoridades españolas ante las marroquíes no se hicieron esperar, el cónsul de España en Nador se trasladó rápidamente a Alhucemas, y el ministro español de Transportes y Comunicaciones pidió explicaciones del hecho ante el organismo marroquí encargado de la pesca, donde manifestaron no saber nada del hecho.

Después de unos días de incertidumbre, los pesqueros fueron liberados. ■



EN LA CASA DEL MAR DEL PUERTO DE LOS ALFAQUES

SAN CARLOS DE LA RAPITA (Tarragona).—En la amplia explanada de la zona pesquera del puerto se levanta la Casa del Mar, recién terminada, que ha sido visitada oficialmente por don Julio Cienfuegos Linares, presidente del Instituto Social de la Marina, acompañado de don José María García-Casillas Díaz, jefe del Servicio de Delegaciones e Inspección; don Antonio Escudero Martín, delegado provincial; don José María Pomares Martín, subdelegado provincial, a los que se unieron en San Carlos de la Rápita el alcalde, don Tomás Zaragoza Elias; patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, don Miguel Sancho Fibia, y el delegado local del Instituto, don Enrique Puigcerver Gombau.

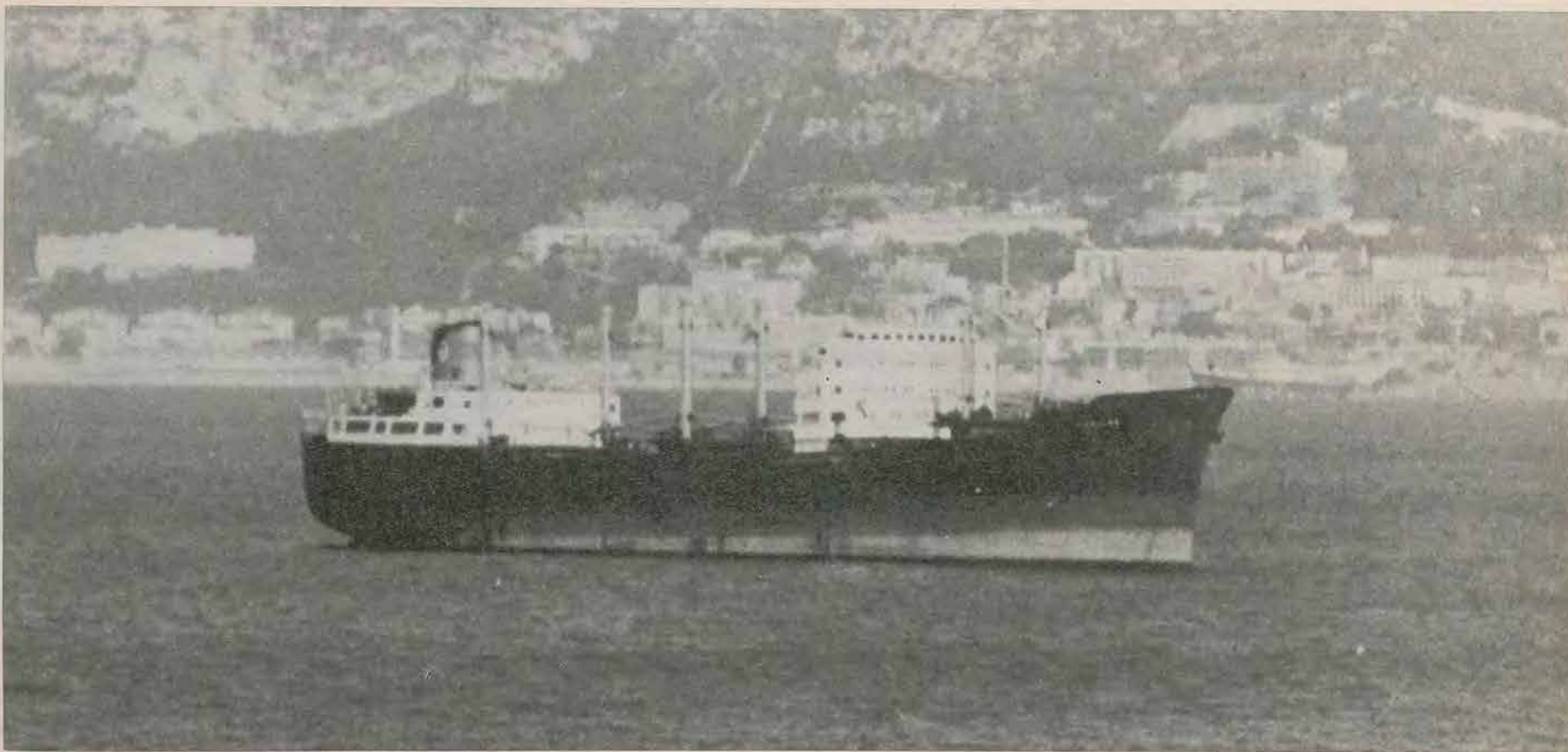
Esperaban en la Casa del Mar autoridades locales, médicos y personal sanitario, pescadores-pensionistas y público, en especial las esposas de pescadores pertenecientes al grupo de viviendas del Instituto, Santa María de la Rápita, junto al cual está ubicada.

Fueron recorridas detenidamente todas las dependencias, entre las que destacan los consultorios médicos y salas de espera, sala de radioscopia, servicios sanitarios generales, dirección de clínica, biblioteca, aulas de formación profesional, bar y sala de esparcimiento para pensionistas y oficinas de la Delegación local.

Al señor Cienfuegos y acompañantes les

fueron formuladas varias consultas sobre los servicios de la Casa del Mar, que suponen una innovación y mejora no sólo cara al hombre de mar, sino para toda la población asegurada. Después se dirigieron a la lonja, pues era la hora en la que estaban entrando las embarcaciones de arrastre y presenciaron las operaciones de atraque, descarga y subasta de la pesca, departiendo con los pescadores.

Terminada la visita, siguieron viaje hacia la vecina playa de Casas de Alcanar, donde se planteó el problema de la asistencia sanitaria, estudiándose la instalación de una pequeña clínica. ■ MILLAN. (Fotos: DAS-SOY.)



Accidente del petrolero "Grey Hunter"

PEQUEÑA "MAREA NEGRA" EN LA PLAYA DE GIBRALTAR

ALGECIRAS (Cádiz).—A pesar de los trabajos realizados por cuatro remolcadores, continúa embarrancado a media milla de punta Europa el petrolero inglés "Grey Hunter".

Se estudia la posibilidad de trasladar las 20.000 toneladas de crudo almacenadas en los tanques del "Grey Hunter" a los de otro petrolero.

La perforación que sufre uno de los tanques a causa del encallamiento ha provocado la formación de una pequeña "marea negra" que afectó sólo a la playa de Gibraltar, y ha sido combatida por los bomberos de la colonia.

Según se informó en la Comandancia Militar de Marina de Algeciras, dicha "marea negra" no afectó a las costas españolas, pese a lo cual un buque patrullero de la Armada vigila de cerca.

AGUAS DE TARRAGONA, CONTAMINADAS DE PETRÓLEO

Por otro lado, grandes cantidades de sardinas tuvieron que ser arrojadas al mar por hallarse contaminadas de petróleo, según han precisado los propios pescadores de Tarragona. A unos siete kilómetros mar adentro, a la altura del puerto tarraconense, se ha observado una mancha de petróleo de cinco a seis millas de longitud, sin que, por el momento, se haya podido determinar su procedencia, aunque no se descarta la posibilidad de que sea consecuencia de la limpieza de fondos de algún buque-tanque o un posible escape de alguno de los pozos petrolíferos que se encuentran en la zona.

UNA EVENTUAL "MAREA NEGRA" EXTERMINARÍA EL MEDITERRANEO

"Se está viendo venir una gran 'marea negra' sobre nuestras costas", ha declarado el director español de Oceanografía, José María Tournay, al ser preguntado sobre las consecuencias de un accidente petrolero en el estrecho de Gibraltar.

El reciente accidente del petrolero inglés "Grey Hunter", a media milla de punta Europa, ha puesto de relieve, nuevamente, el peligro que corren nuestras costas en la ruta de los grandes petroleros.

"Una catástrofe en el estrecho de Gibraltar sería una catástrofe sin precedentes —añadió—, y afectaría no sólo a nuestras costas y las del Norte de Marruecos, sino que pondría en serias dificultades la propia exis-

tencia del mar Mediterráneo. Si ese día ocurre, la Humanidad se va a acordar".

Para el señor Tournay es preciso una legislación internacional muy severa que limite el tráfico de los grandes petroleros. "No hay razón alguna para que los grandes petroleros —continúa diciendo— se acerquen a menos de 200 millas de la costa".

El señor Tournay añade cómo esta preocupación no es sólo española. "Existen ya otros Gobiernos interesados —añade—, como el francés. Los riesgos del tráfico de los grandes petroleros deben ser objeto de un rígido control internacional si no queremos acabar con el mar. Espero que en la próxima reunión de la Conferencia del Mar, que se iniciará dentro de unos días, se estudie este problema". ■



CADIZ

FERNANDO QUIÑONES, GANADOR DEL V CONCURSO JUAN SEBASTIAN ELCAÑO

CADIZ.—A las 12,00 horas del día 31 de enero de 1979 se reunió en la sala de Juntas de la Casa del Mar de Cádiz el Jurado calificador del concurso literario Juan Sebastián Elcano para otorgar el premio, en su quinta edición, correspondiente al año 1978.

Presidió el Jurado el ilustre escritor y poeta don Eduardo Gener Cuadrado, almirante de la Armada y presidente del Consejo Provincial del ISM en Cádiz, y fueron vocales del mismo don José Asenjo Sedano, escritor; don Eugenio Sánchez Guzmán, delegado provincial del ISM, y don Enrique García Palau, licenciado en Filosofía y Letras, quien actuó como secretario del Jurado.

"NOS HAN DEJADO SOLOS"

Resultó ganador, por mayoría de votos, el cuento titulado "Nos han dejado solos". Al relato que lleva por título "No pudo bajar" se le otorgaron los dos accésit acumulados en uno. Tal decisión se adoptó ante la gran calidad de este segundo trabajo, que a lo largo de la amplia deliberación previa a la votación se mostró como un serio rival del trabajo premiado.

Abiertas las plicas correspondientes resultó ser autor del cuento ganador del premio don Fernando Quiñones, residente en Madrid, y el accésit, don Enrique Montiel Sánchez, domiciliado en San Fernando. ■

MUERE POR EL ESCAPE DE AMONIACO DE UN PESQUERO

CADIZ.—Vicente Crespo Pérez, uno de los heridos a consecuencia del escape de amoníaco registrado en el barco congelador "Almadra 1", en el puerto de Cádiz, ha fallecido.

De los 16 heridos, Vicente Crespo era el único cuyo estado se había calificado como muy grave, quedando internado en el hospital de San Juan de Dios. Pese a que en principio los facultativos apreciaron una cierta mejoría en su estado general, parece ser que posteriormente han surgido algunas complicaciones que han sido causa del fallecimiento del señor Crespo Pérez, de treinta y siete años y casado. El resto de los heridos se encuentran totalmente fuera de peligro, esperándose que muy pronto puedan recibir el alta los que aún continúan hospitalizados. ■

EL GUADALQUIVIR PODRÍA SER NAVEGABLE HASTA CORDOBA

MADRID.—La posibilidad de que el Guadalquivir se hiciera navegable hasta Córdoba será el tema de unas jornadas de promoción marítimo-fluvial organizadas por la Liga Naval Española, según declaraciones del presidente de esta entidad, Ignacio Martel Viniegra.

En una rueda de prensa celebrada en la Cámara de Comercio de Madrid dio cuenta también de la iniciación de un cursillo de treinta días sobre transporte marítimo, en colaboración con la propia Cámara de Comercio y el ICADE (Instituto Católico de Administración de Empresas).

"Este curso —dijo— forma parte de una serie de cursos para posgraduados que iniciará la Liga Naval con el propósito de lograr una especialización marítima de las distintas profesiones, dada su importancia". ■

HUELVA

SE INVIRTIERON EN 1978 MIL SEISCIENTOS MILLONES EN EL PUERTO

HUELVA.—A 1.600 millones de pesetas ascendieron las inversiones realizadas durante 1978 en el puerto autónomo de Huelva, según datos facilitados por su presidente, Jaime Madruga.

Las partidas más importantes corresponden a las obras en el muelle comercial (618 millones de pesetas), el dique de contención de arenas (520) y la carretera de acceso al nuevo puerto (145).

Las toneladas registradas en el movimiento portuario ascendieron a 11.261.432, lo que supone un 3,38 por 100 menos que en el año anterior. Entraron asimismo 1.974 buques. ■

PATRONATO PARA SALVAR EL "MUELLE DE LOS INGLESES"

HUELVA.—El gobernador civil de Huelva ha propiciado la creación de un patronato que vele por la conservación del muelle metálico del viejo puerto onubense, conocido como el "muelle de los ingleses", uno de los símbolos de la ciudad, en progresiva deterioración y en riesgo de ser desmantelado para chatarra.

La constitución del patronato tendría lugar el próximo día 5 de marzo. Este organismo estaría dotado de un estatuto propio, asumiría la titularidad provisional de muelle y se encargaría de su conservación y, a ser posible, de su puesta en uso y petición de declaración de monumento histórico-artístico.

El patronato estaría formado por representantes del Ayuntamiento, Diputación, Delegación Provincial del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Educación y Ciencia y Turismo, Puerto Autónomo, Colegio Oficial de Arquitectos y de Ingenieros, Comandancia de Marina, Instituto de Estudios Onubenses y empresa propietaria. ■

HOMENAJE A LOS PESCADORES Entrega de los premios del IV Concurso de la Pesca del Calamar

SALOU (Tarragona).—Se celebró con gran brillantez el homenaje "als pescadors" y la entrega de los premios del IV Concurso de la Pesca del Calamar. El emotivo acto estuvo presidido por el alcalde de Vilaseca-Salou, don Josep Malapeira, acompañado por el presidente de la Comunidad Turística Costa Dorada, don Jordi Cartanyá; presidente de la Asociación de Vecinos Salarius, don Esteban Ferrán, y otras personalidades locales.

El presidente de la Comisión de Fiestas, don Enríque Marrasé, hizo la presentación del acto remarcando el significado que el mismo tenía para todos los vecinos de Salou. A continuación tomó el micrófono don Fernando Val, que resaltó la tradición del homenaje de sincera gratitud a todos los "pescadors", "a todos estos sencillos y humildes hombres del mar que han sido los verdaderos forjadores del Salou de nuestros días, y si bien es cierto que hoy muy pocos pescadores que-

dan en la villa, también es cierto que muchas familias de pescadores siguen aquí".

"CAP DE SUCRE", EL VIEJO PESCADOR DE LA VILLA

En esta ocasión, el homenajeado fue Joan Bautista Brull, más conocido dentro del mundo de los pescadores como "Cap de Sucre". Se da la circunstancia que actualmente "Cap de Sucre" es el único pescador viejo que queda en Salou. El señor Malapeira hizo entrega al homenajeado de un precioso velero en miniatura, con la inscripción de una placa adosada al mismo con la dedicatoria "Per la vostra dedicació al mar". El homenajeado, con lágrimas en los ojos, recibió el trofeo, mientras la emotividad y la sinceridad explotaron en el ambiente, y un aplauso de todos los presentes puso broche de oro a este cálido homenaje.

Seguidamente, varias esposas de pescadores difuntos recibieron su homenaje por una vida de dedicación al mar.

SE INSTITUYE EL HOMENAJE A LAS PERSONAS QUE HAN DEDICADO SU PROFESION AL MAR

En esta edición se ha instaurado un nuevo tipo de homenaje, éste será tributado a aquellas personas que, sin ser profesionales del mar, han dedicado su profesión al mar. Fue objeto de tal distinción don Florencio, recogiendo el premio su nieto Antonio Tomás.

IV CONCURSO DE LA PESCA DEL CALAMAR

Después vino la entrega de los trofeos del IV Concurso de la Pesca del Calamar, celebrado en la playa de Levante.

Participaron en el concurso diecisiete barcas, con unos treinta y cinco participantes, todos los cuales fueron premiados. Los muchos trofeos y obsequios fueron ofrecidos por el Ayuntamiento y diferentes entidades locales. ■

El Terrón-Lepe

NUEVO CRIADERO DE PUESTA INDUCIDA DE MOLUSCOS

HUELVA (De nuestro corresponsal).—El Plan de Exploración Marisquera y Cultivos Marinos de la Región Suratlántica (PEMARES), en la última reunión de la Comisión de Dirección celebrada en Cádiz, en primera sesión el día 30 de noviembre del pasado año y en segunda sesión el 19 de enero, acordó la ubicación y próxima puesta en funcionamiento de un criadero de puesta inducida de moluscos (experimental) en las inmediaciones del puerto de El Terrón-Lepe.

El presupuesto de gastos que supone esta instalación asciende a 19.626.803 pesetas, desglosadas en dos partidas: una, para infraestructura y obras, de 14.691.803 pesetas, y otra, para material de laboratorio y científico, de 4.935.000 pesetas.

Se espera que en los próximos meses esta instalación entre en funcionamiento y se experimenten nuevas técnicas para la producción, por inducción, de semillas de almejas finas.

Igualmente se aprobó invertir para investigación en playas la cantidad de 1.000.000 de pesetas para continuar los estudios de bancos naturales, zonas de recuperación y conocimientos de la biología de los moluscos.

Estas acciones suponen colmar las más acuciantes aspiraciones del sector de mariscadores, ya que son un primer paso para establecer unas bases sólidas en las que consolidar la futura producción marisquera del litoral sudatlántico. La determinación del lugar de ubicación se ha realizado teniendo en cuenta una exhaustiva información técnica y ecológica realizada por los departamentos científicos de PEMARES y del Instituto Español de Oceanografía, y que servirán para la instalación definitiva del criadero de puesta inducida, a ubicar en el futuro en la zona litoral onubense. ■ SERAFIN GOMEZ ROJAS.

ARDE UN CONGELADOR EN AGUAS DE AGADIR

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Un incendio, que no produjo daños personales, se registró en el bu-

que congelador español "Esturió" cuando faenaba a la altura de la localidad marroquí de Agadir.

En auxilio del buque siniestrado acudió "El Estornino", que recogió a los catorce tripulantes del "Esturió". ■

EL PRESIDENTE SUAREZ CIERRA LA SUSCRIPCION DE UN MONUMENTO AL MARINERO-PESCADOR

MADRID.—El presidente del Gobierno, Adolfo Suárez, ha donado las 575.000 pesetas que faltaban para cerrar la suscripción destinada a construir un monumento en homenaje al marinero-pescador en Isla Cristina (Huelva).

Según un comunicado entregado por Los Amigos de Isla Cristina, el monumento, obra del escultor Carlos Silva y del arquitecto Gonzalo Cano, consta de tres figuras humanas y será emplazado en la principal avenida de Isla Cristina. Su inauguración, añade el comunicado, está prevista para el próximo verano.

La creación del monumento es una vieja idea que existía en Isla Cristina para hacer patente el reconocimiento popular al hombre de mar, y que fue recogida por Los Amigos de Isla Cristina en Madrid. ■

NORMAS DE SEGURIDAD PARA LOS BARCOS QUE FAENAN EN AGUAS SAHARIANAS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—La Ayudantía de Marina de Lanzarote difundió una nota informativa en la que se dan instrucciones precisas con el fin de reforzar la defensa y seguridad de los barcos que faenan en el litoral sahariano, especialmente los de tipo artesanal.

Las normas en cuestión se consideran de obligado cumplimiento y, según indica la nota, las embarcaciones que las quebranten serán severamente sancionadas.

Con el fin ya descrito se han establecido las siguientes zonas de vigilancia: De Boca Barlovento a cabo Bojador, de cabo Bojador a Punta del Morrito, y de Punta Leven a Punta Elbone.

Los barcos que faenan en dichas zonas deberán permanecer durante las noches a cinco millas, por lo menos, de la costa sahariana.

La Ayudantía de Marina recomienda permanecer fuera de dichas zonas, en especial en aguas comprendidas entre cabo Peña Grande y Punta Leven, por tratarse de un área muy conflictiva.

Si por cualquier circunstancia, agrega la Ayudantía de Marina de Lanzarote, un barco se viera obligado a permanecer fuera de las zonas de vigilancia, deberá tener la precaución de navegar a más de cinco millas de la costa durante el día, y a más de diez millas durante la noche. ■

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables cabullería, pinturas, ferretería naval, etcétera.
Suministros a la Marina en general

Santo Domingo, 1.

Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

CADIZ

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACIONES DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"



Motores Diesel y eléctricos - Calderería -
Soldadura - Instalaciones - Carpintería y
ajustaje - Servicio oficial DEUTZ - OTTO
LEGITIMO, para Valencia y provincia

Vicente Brull, 22 y 24
Francisco Cubells, 38
Teléfono 67 01 27
VALENCIA (Grao)



Centro de reparaciones al Sur de Tenerife

EL 72 POR 100 DE LA FLOTA MUNDIAL PASA POR CANARIAS

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El emplazamiento del centro de reparaciones navales en el Sur de Tenerife es el más favorable de cuantos pudieran considerarse en todas las rutas marítimas, según un estudio de la empresa Optima, S. A., encargado por el Cabildo Insular de Tenerife.

El informe señala que todos los años pasa por las rutas de las islas Canarias el 72 por 100 de la flota naval mundial existente en la actualidad, y ello debido a que el archipiélago se encuentra en la ruta que une el Próximo Oriente con Europa a través del cabo de Buena Esperanza.

Por otra parte, se hace constar que, debido a la gran cantidad de entregas de buques tanques y graneleros nuevos en los últimos años, y a la subsiguiente crisis de energía y amarre de 52 millones de toneladas de peso muerto de petroleros en la actualidad, se producirá en la década de los ochenta un notable aumento de la proporción de buques de mayor edad. Esto hará aumentar, de forma considerable, las necesidades de reparación, constituyendo los buques que podrían ser reparados en el astillero de Tenerife el 89 por 100 del total.

SE NECESITAN DIEZ DIQUES MAS

El estudio precisa que al establecer un balance de oferta y demanda entre los diques existentes actualmente, los proyectados y la flota a reparar, se encuentra que para el rango de buques entre 50.000 y 350.000 toneladas de peso muerto, que sería la clientela idónea del astillero de Tenerife, existirá en la década de los ochenta una necesidad adicional de diez diques de reparaciones en las rutas próximas a Canarias. En este sentido, el estudio indica que es muy probable que sea rentable una ampliación del astillero de Tenerife a dos o más diques, según se fueran corroborando en los años futuros las necesidades de reparación adicionales comprobadas por el informe.

Por lo que respecta a la coordinación del astillero de Tenerife con los de la Península, el estudio la considera de gran conveniencia por la aportación de experiencia de éstos a las nuevas instalaciones, lo que permitiría, además, una reducción de los gastos generales y una flexibilidad operacional, al poder realizarse reparacio-

nes en viaje desde Canarias a la Península y viceversa.

"Difícilmente —dice el informe— podrían encontrarse condiciones más favorables para la puesta en marcha inmediata de las instalaciones proyectadas. Desde los puntos de vista analizados, la conveniencia y rentabilidad futura de esta inversión son evidentes".

Los criterios seguidos por la empresa citada para la elaboración del estudio han sido, según consta en un preámbulo, probados por la misma con excelentes resultados en los diez últimos años a nivel nacional e internacional, en informes realizados para empresas privadas y múltiples organismos oficiales, entre ellos los Departamentos españoles de Industria y Energía y de Comercio.

Precisamente, el titular del primero de los Ministerios citados, en una visita efectuada a Santa Cruz de Tenerife a mediados del pasado mes de octubre, destacó que, si bien el proyecto del centro de reparaciones navales del Sur de la isla no estaba desechado, sí necesitaba de una revisión a fondo debido a los muchos problemas existentes en el sector a nivel nacional, que determinaría la viabilidad o no del proyecto. ■ EFE.

LINEA MARITIMA FRUTERA CANARIAS-PENINSULA

Ha quedado establecida la nueva línea marítima, dedicada principalmente al transporte de fruta, plátanos preferentemente, entre Canarias y la Península. La compañía concesionaria de la nueva línea es la naviera Rolon-Canarios, S. A., y será servida por los buques "Roll-On-Roll-Off", "Rolon Norte" y "Rolon Sur", buques prácticamente nuevos de 1.800 toneladas brutas y 112,10 metros de eslora total, que pueden dar una media de 14 nudos, disponiendo de rampas a popa y a las bandas y pudiendo llevar en la cubierta altas cargas pesadas de gran longitud. Dispone de los más modernos aparatos de control de temperaturas en la bodega.

La nueva línea viene a cubrir una perentoria necesidad para la exportación del plátano a la Península, además de hacerlo en buenas condiciones, por tratarse de modernas unidades. ■ PEDRAZA.

MAURITANIA SUBE LAS TARIFAS

● Fija un canon global de 1.050 millones de pesetas.

MADRID (Redacción).—Unos mil cincuenta millones de pesetas es la cantidad global que exige Mauritania a los armadores españoles en concepto de canon para que sus barcos puedan seguir faenando en los caladeros de las aguas jurisdiccionales mauritanas. Dicha cantidad supone un incremento superior al 50 por 100 respecto al canon global abonado el pasado año por los armadores españoles y que se cifraba en unos seiscientos millones de pesetas, aproximadamente.

Un 80 por 100 del canon exigido por las autoridades de Mauritania deberá ser desembolsado por los armadores de los arrastreros congeladores, y el resto por los artesanales y arrastreros merluceros.

Esta y otras condiciones fueron negociadas por el ministro de Pesca mauritano, Ahmed Ould Bouceif, en el transcurso de las conversaciones mantenidas con una delegación española encabezada por el director general de Pesca, Gonzalo Vázquez. Las conversaciones se desarrollaron en Nouadhibou.

El incremento del canon parte de la estimación mauritana de que cada unidad pesquera captura un promedio de 2,5 toneladas anuales por una tonelada de registro bruto, estimación que no compartió la representación española. Según la estadística de los armadores de nuestro país, el promedio de capturas en los caladeros mauritanos se calcula en 1,1 tonelada anual, por una tonelada de registro bruto.

El conjunto del acuerdo hispano-mauritano rubricado en Madrid hace unos meses por los ministros de los respectivos países y culminado con estas conversaciones sostenidas en Nouadhibou entró en vigor el primero de febrero, con validez hasta el 31 de enero del próximo año. En consecuencia, gran parte de la flota congeladora que faenaba en el Sahara marroquí se trasladó a los caladeros mauritanos, donde lo hacía habitualmente el pasado año. El canon global que deberán pagar los armadores será liquidado a lo largo del año en tres fechas distintas y con intervalos de cuatro meses. ■

**El tratado que rige la cooperación
científica acaba en 1982**

LA ANTARTIDA, CONTINENTE INTERNACIONAL

Quizá la más incongruente mezcla geográfica de países existe sobre la capa de hielo de la Antártida, entre el meridiano 0° y el 90° Oeste, donde Inglaterra, Chile y Argentina tienen impuestos sus derechos. Aquí están concentradas numerosas especies animales, una zona costera muy rica en minerales y posiblemente bolsas de petróleo, con lo que se convierte cada día en algo máspreciado.



LA ANTARTIDA, CADA DIA MAS AMBICIONADA

La península de la Antártida, cubierta permanentemente de hielo en su lado Este, posee una enorme variedad de fauna en la opuesta costa Oeste.

El particular clima permite la coexistencia en las heladas aguas de veinte diferentes clases de focas, elefantes marinos y ballenas.

Una aventura dentro de las intensamente azules aguas permite una apreciación mayor aún de la riqueza y variedad de la vida subacuática.

El cotejo ecológico es estudiado en esta región por científicos de Estados Unidos, la Unión Soviética, Argentina, Chile y Gran Bretaña, que han distribuido sus bases en todos los puntos de la península, cercándola literalmente.

Debido a las bajas temperaturas, los equipos científicos viven en condiciones mucho peores de las que uno pueda imaginarse, viviendo en los inviernos de Moscú, Oslo u Ontario. Bajando hacia la parte más al Sur, la vida humana constituye un verdadero esfuerzo, ya sea en la base Rothera (británica),

San Martín, isla Adelaida (argentina), Halley Bay (británica), Belgrano (argentina) y la base polar estadounidense de Admunsen Scott,

en el Polo Sur geográfico. Los científicos internacionales conviven bien, intercambiando todo tipo de información científica

y colaborando en las barcas que pasan a través de la zona durante los inviernos helados de octubre a marzo. El intercambio en las diversas disciplinas está organizado por el SCAR

(Comité Científico para la Investigación en la Antártida), al que pertenecen todos los países agrupados en el Tratado

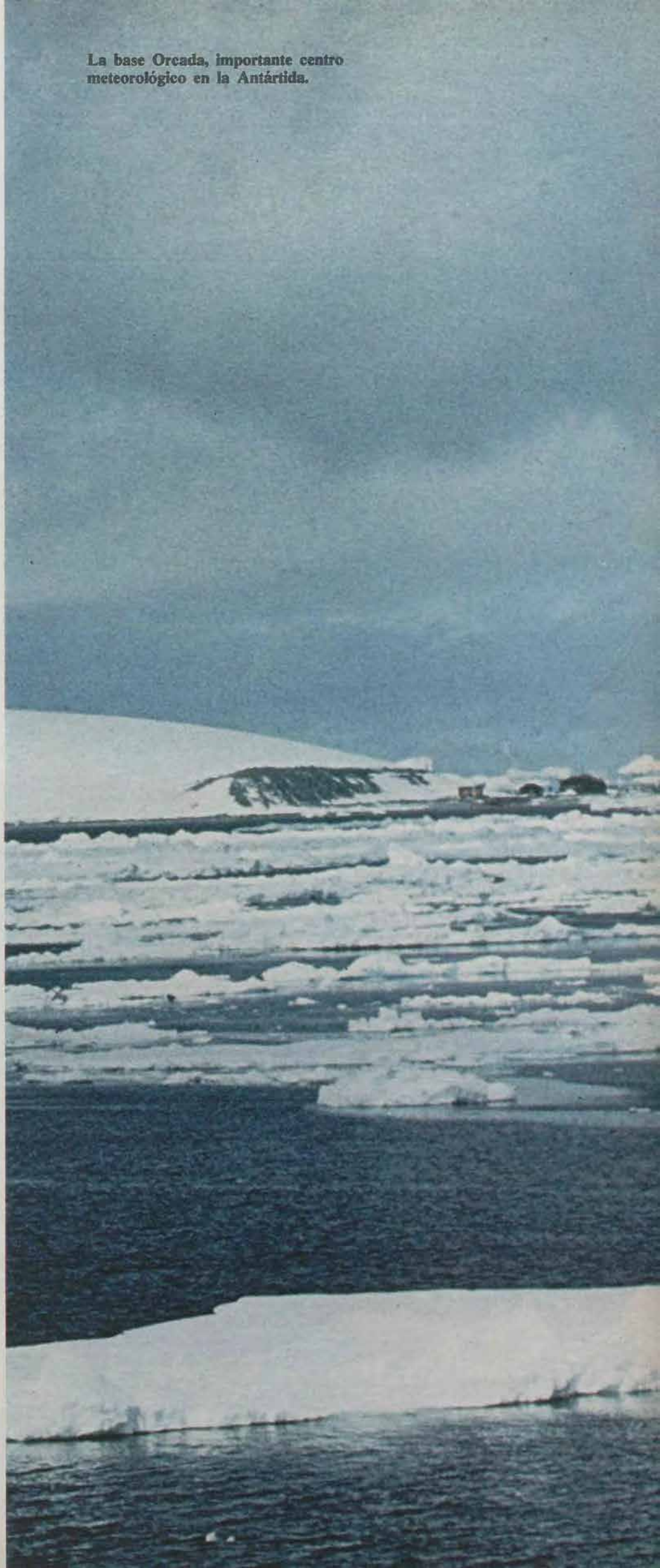
de la Antártida, que son: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Estados Unidos, Japón, Nueva Zelanda, África del Sur y la Unión Soviética.

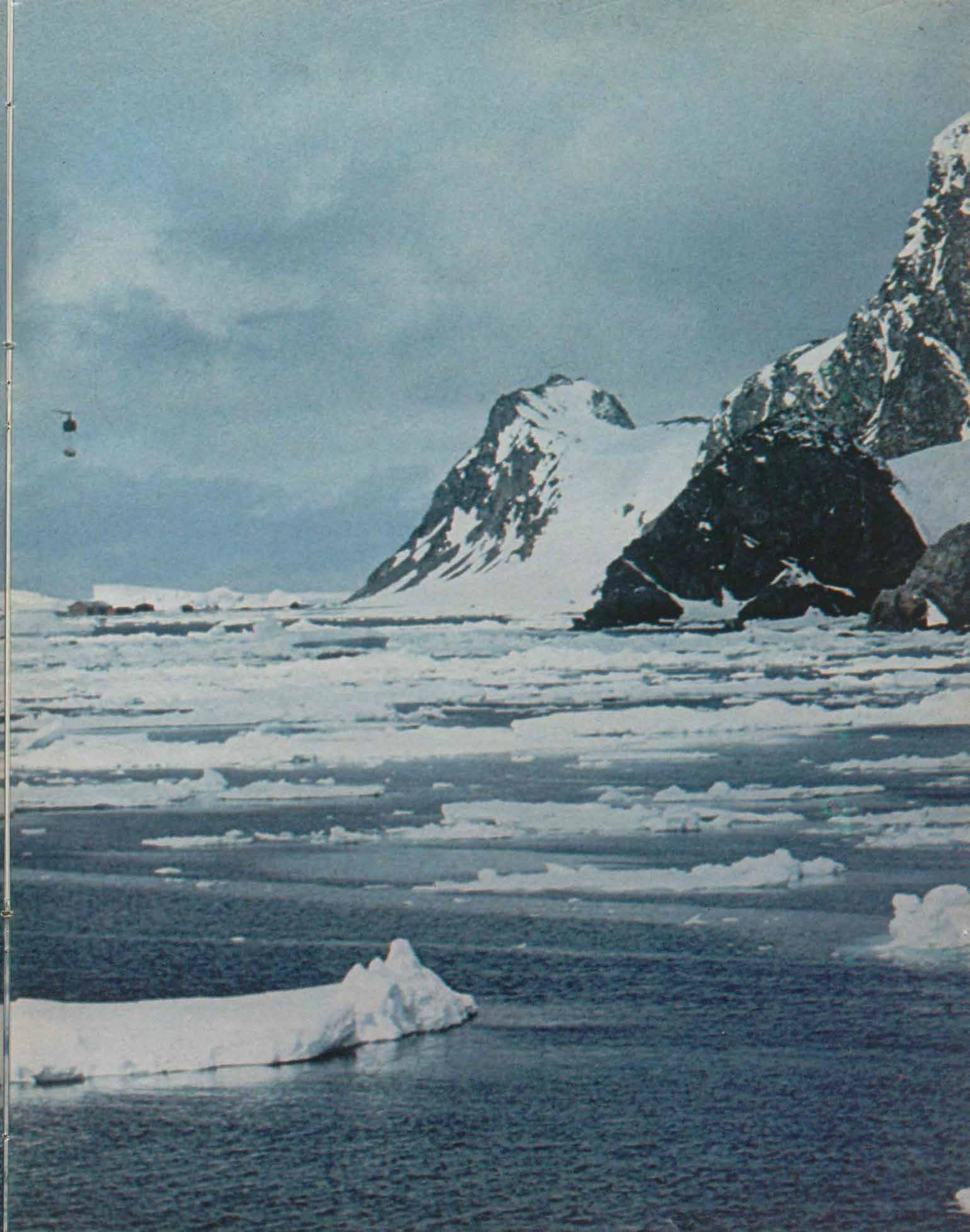
El Comité propone se haga un esfuerzo para la conservación de los recursos naturales y la no proliferación de armas, reglas rígidas para evitar la contaminación y dejar a la región en la "paz" en que ahora vive.

El Tratado se acaba en 1982, a causa de lo cual suceden numerosas polémicas.

La caza de ballenas proporciona una de las más candentes discusiones, ya que las patrullas cazadoras recorren la región matando todo lo que pueden, aunque, eso sí, siempre dentro de los límites que les permite el Tratado. La realidad es que hoy, en esta microscópica región situada en el olvidado Sudeste de la Tierra, existe una increíble y riquísima fauna que vive soportando temperaturas que llegan a alcanzar el grado en que se congelan las aguas.

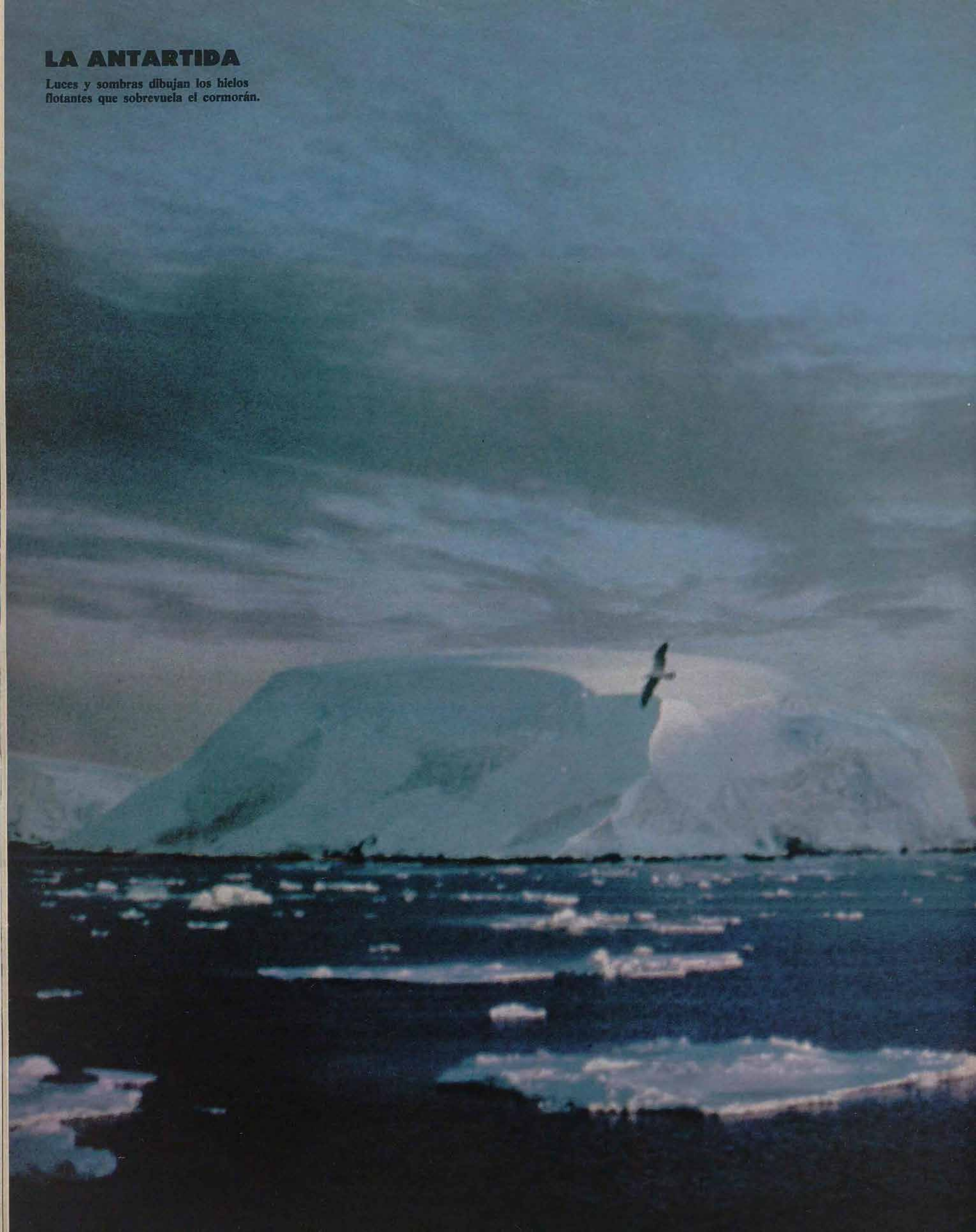
La base Orcada, importante centro meteorológico en la Antártida.

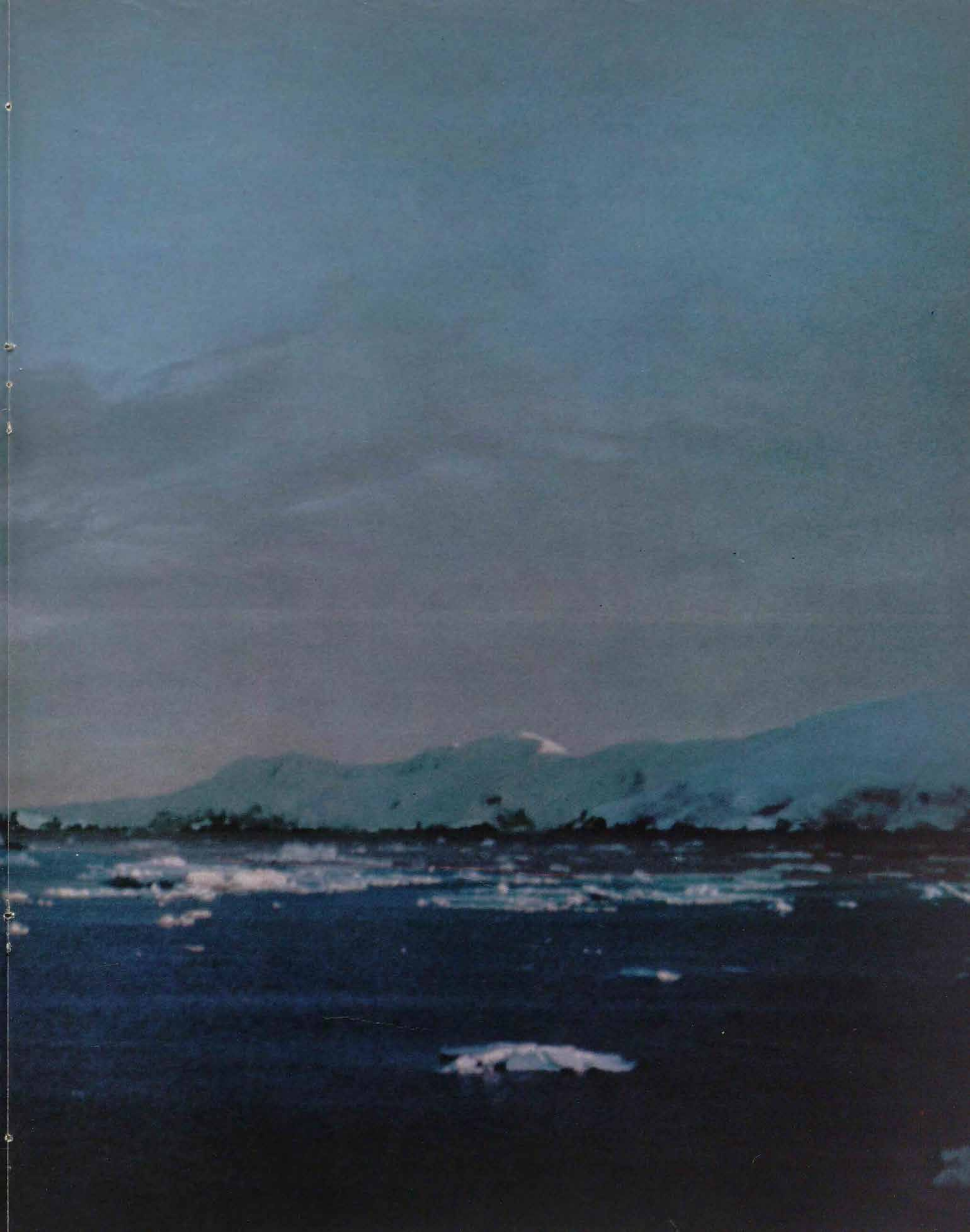


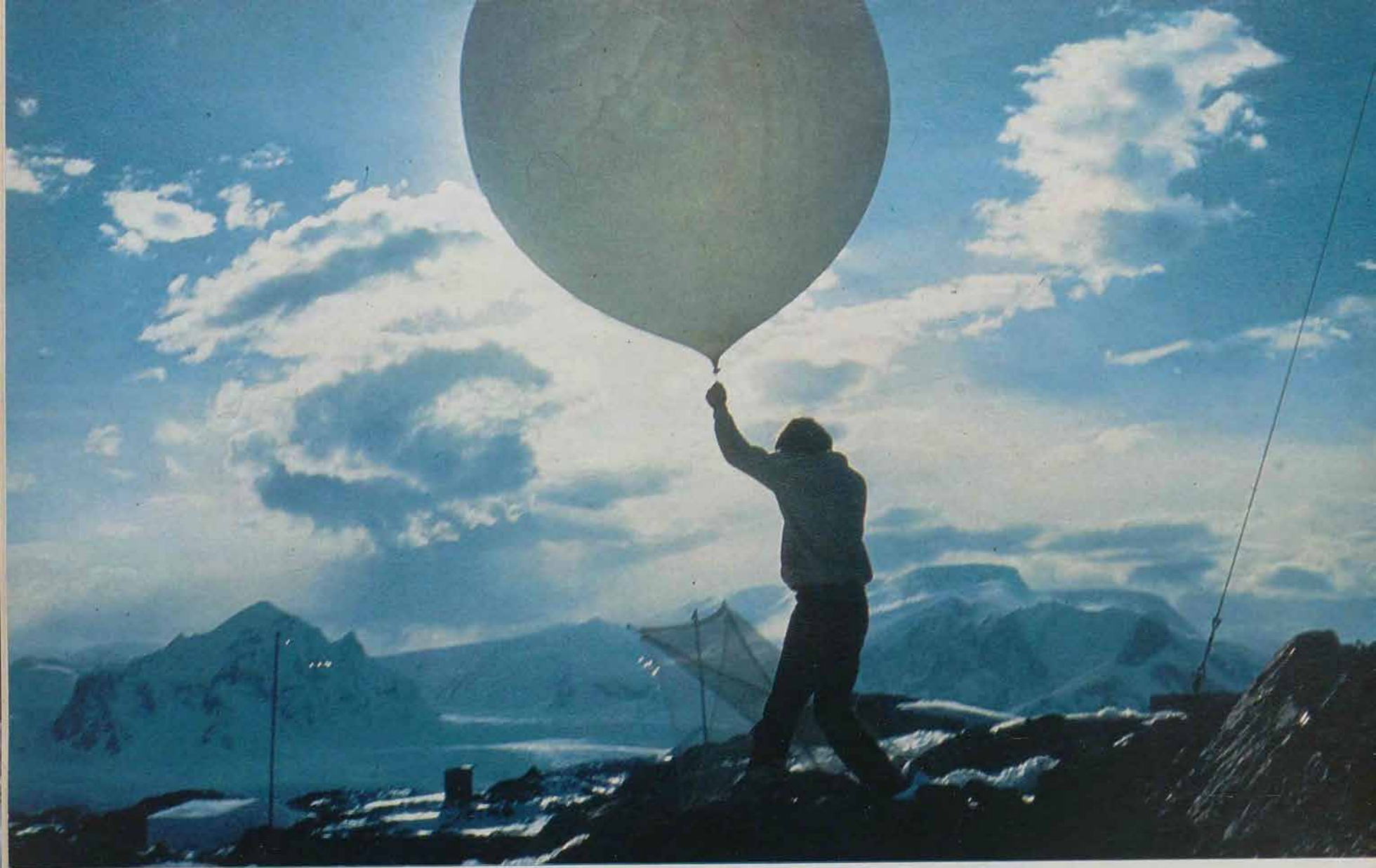


LA ANTARTIDA

Luces y sombras dibujan los hielos
flotantes que sobrevuela el cormorán.



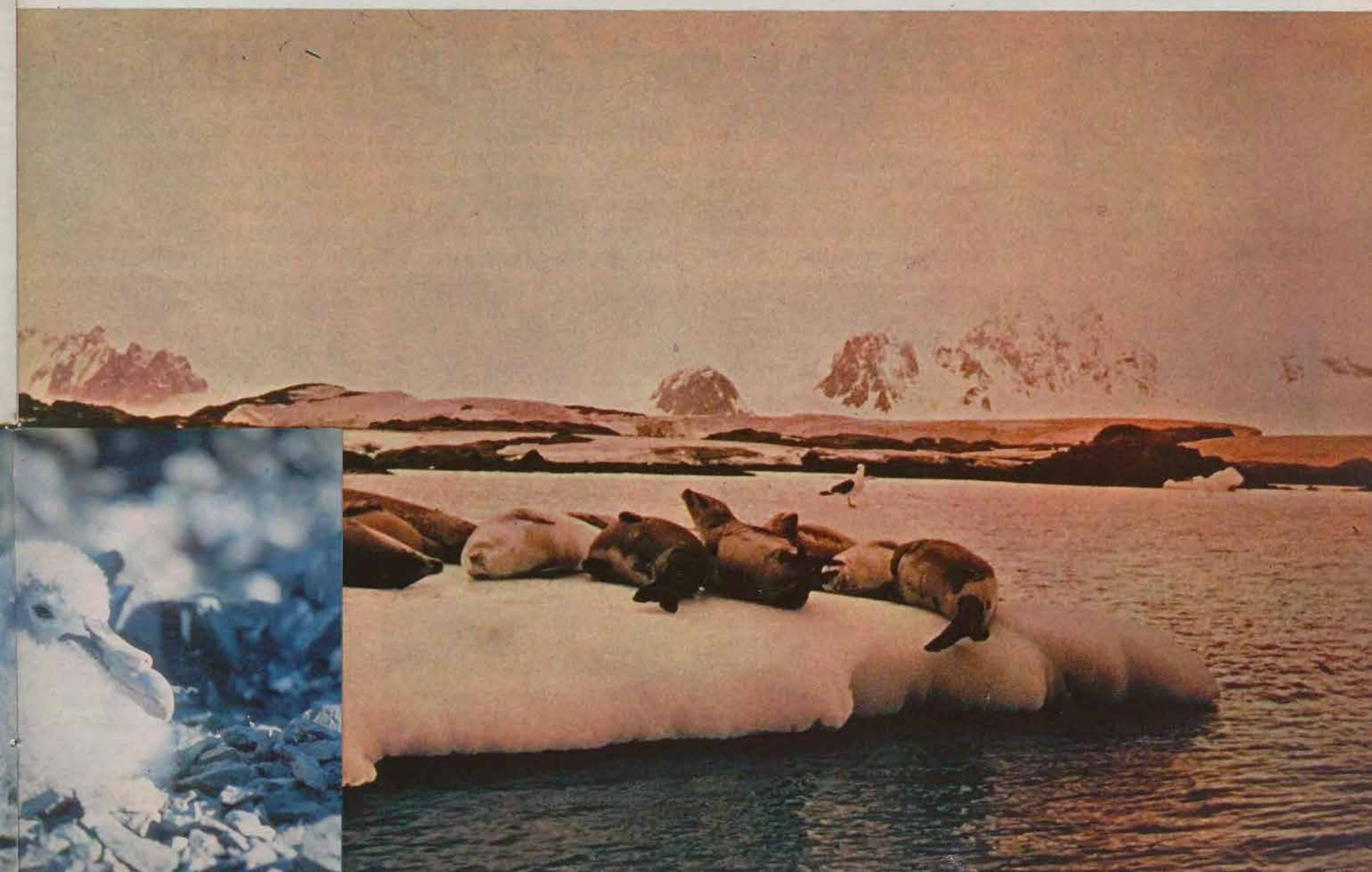




LA ANTARTIDA

Un balón atmosférico es enviado desde la base británica para tomar medidas meteorológicas. Colonia de cormoranes en la isla Galindz (página contigua, arriba). Un "husky", de los que se usará como guía (junto a estas líneas). Un pequeño petrel (abajo). Focas cerca del archipiélago de las islas Argentinas (página contigua, abajo).







Gran iceberg, cerca de las islas Amberes.

AGUA POTABLE DE LA ANTARTIDA

Al separarse de los glaciares madres, con un sonido semejante al trueno, los icebergs se deslizan en el agua hacia las rutas marítimas, en donde constituyen un grave peligro para la navegación. Tradicionalmente así se los ha considerado. Sin embargo, desde hace varios años, a algunos planificadores de las tierras áridas del Medio Oriente y Sudamérica —sin mencionar otros de California, en los EE. UU.— se les ocurrió que, después de todo, los icebergs pueden tener alguna utilidad. Piensan que si se les remolca desde el Antártico hacia las regiones áridas, podrían fundirse y proporcionar así para éstas agua pura y fresca. La idea encontró eco: a principios de este año, científicos de 18 naciones se reunieron en los Estados Unidos, en la Universidad del Estado de Iowa, para celebrar una Conferencia Mundial Sobre la Utilización de los Icebergs. Sobra decir que su propósito era discutir la viabili-

dad de dar un uso práctico a esas grandes masas de hielo.

Durante la Conferencia —que, por cierto, auspició el príncipe Mohammed al Faisal, sobrino del Rey Khaled de Arabia Saudita— se constató que ciertamente no faltan ideas para apagar la creciente sed mundial, mediante el aprovechamiento de los icebergs. Por ejemplo, la compañía del propio príncipe Faisal, Iceberg Transportation International, tiene en análisis un proyecto para transportar, desde la Antártida, algún témpano de 100 millones de toneladas. De acuerdo con el proyecto, se envolvería en lona y plástico para evitar que se derretiera con celeridad, y luego se utilizarían poderosos remolcadores para transportarlo hasta la Península Arábiga, a la que se proporcionarían entonces enormes cantidades de agua potable. Según los cálculos de tiempo y costo que se hicieron, se requerirían alrededor de ocho meses y aproxima-

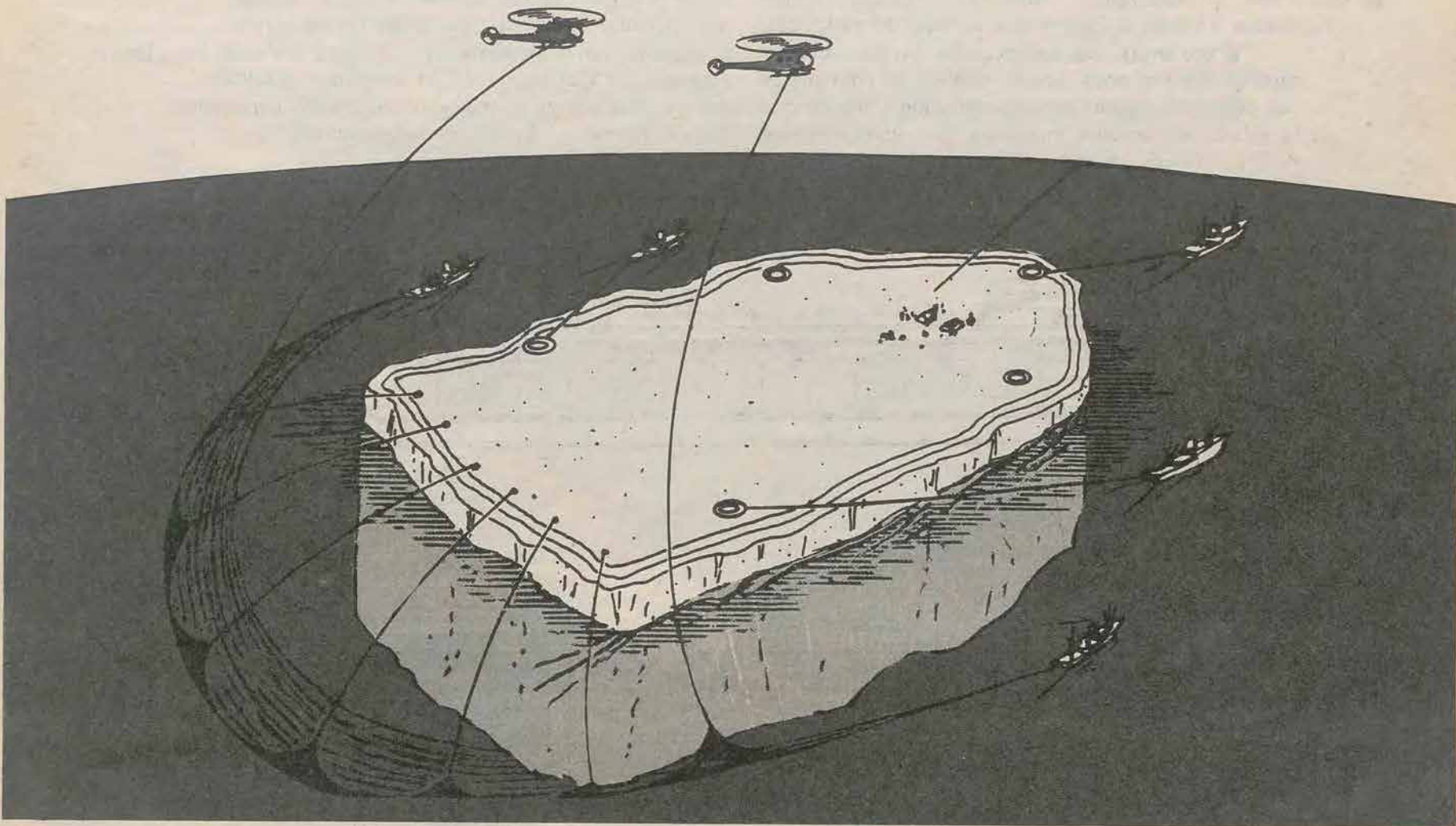
mente 100 millones de dólares.

Sin duda, la cantidad no es nada despreciable. Sin embargo, quienes promueven la idea afirman que vale la pena. Si el témpano en cuestión —dicen—, con un largo de 1.700 metros, perdiera el 20 por 100 de su masa en el viaje, el remanente se podría derretir y vender el metro cúbico de agua a razón de 50 ó 60 centavos de dólar. Resultaría entonces mucho más económico en comparación con el precio actual de 80 centavos de dólar que tiene el metro cúbico que se obtiene mediante la desalinización de los mares.

John Hutt, un científico que antes trabajaba en la Rand Corporation y que ahora dirige una compañía de su propiedad, sostiene una idea parecida. Piensa que es factible remolcar hasta California del Sur un iceberg si se le recubre al estilo de las momias egipcias, pero con plástico muy grueso. Afirma que es posible ha-

cerlo y que además su costo sería de sólo 30 millones de dólares. Según sus cálculos, el témpano apenas perdería durante el viaje —que duraría un año— el 5 por ciento de su masa. Además, la inversión podría recuperarse si se vendiera como souvenirs pequeñas cantidades de agua en botellas. Seguramente —señala—, el público americano quedaría encantado, además de que se satisfarían las necesidades de agua de los residentes del área de Los Angeles. Estos podrían aprovechar, de un iceberg de 100 millones de toneladas, alrededor de 75 billones de litros de agua, que vienen a representar el 10 por 100 de su consumo anual.

Otros científicos que asistieron a la Conferencia se mostraron menos optimistas. Por ejemplo, Wilford Weeks, del Laboratorio de Investigaciones e Ingeniería para las Regiones Polares, de la Armada de los Estados Unidos, advirtió a los entusiastas que pro-



Según los entusiastas encabezados por el príncipe Faisal, esta sería la mejor manera de trasladar un témpano de 100 millones de toneladas, o sea, de una milla de largo, unos 300 metros de ancho y casi lo mismo de grosor. El emprendedor árabe, desde luego, prevé grandes ganancias.

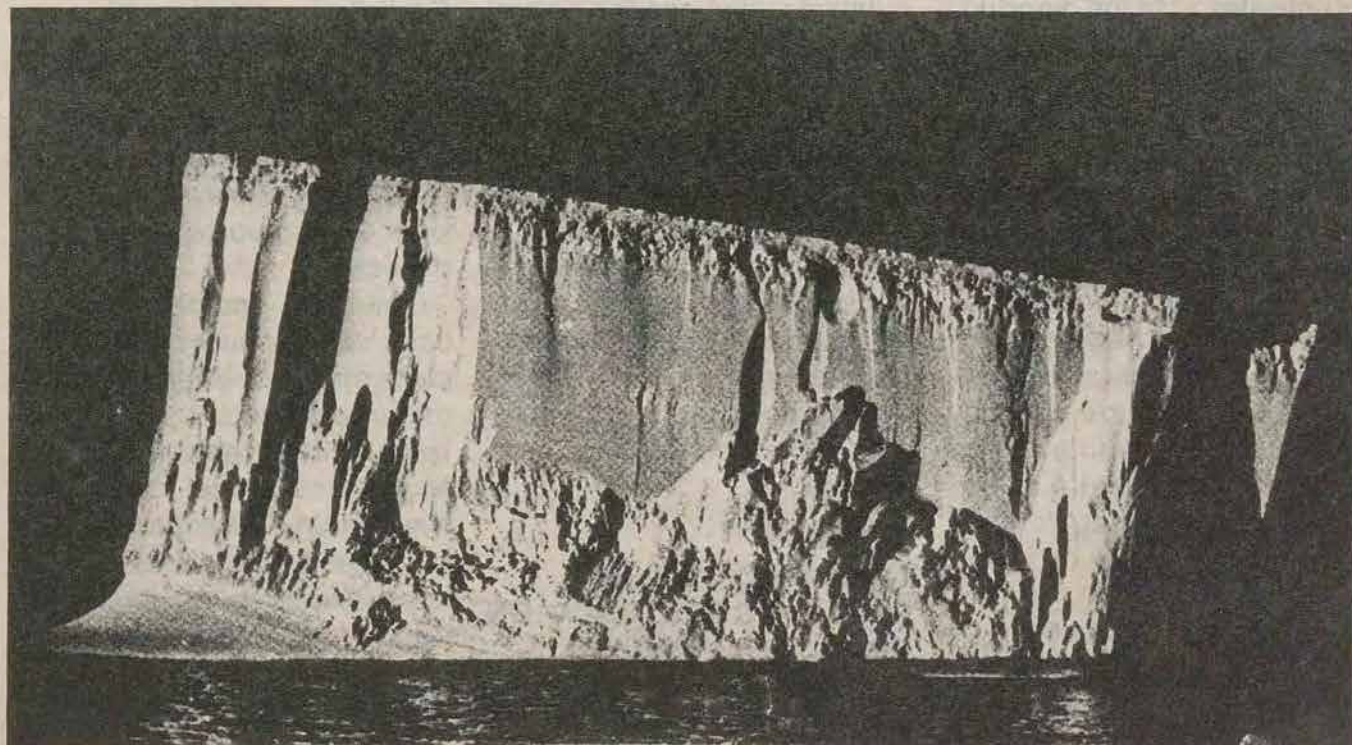
mueven el remolque de los témpanos que "una vez que lleguen al Norte del Ecuador, seguramente no arrastrarán más que una cuerda vacía". Algunos otros expertos coincidieron con su opinión: ¿cómo preservar la enorme masa de hielo para evitar que se funda cuando se encuentre en aguas templadas o cálidas? Y, ¿qué efectos inesperados podría producir en el ambiente la presencia de una gran mole de hielo frente a una costa árida?

Sin embargo, éstas y otras opiniones no fueron capaces de enfriar el ardor del príncipe Faisal, quien, conocedor del éxito que tuvo el primer intento de transportar un témpano —se llevó a Iowa, EE. UU., en donde jamás se había contemplado espectáculo

semejante desde que hace doce mil años se retiraron los glaciares— predijo que en un lapso de tres años el traslado de icebergs a Arabia sería un acontecimiento familiar. Incluso en aras de su plan, dio un toque teatral a la Conferencia: gastó cinco mil dólares

en transportar, por avión, helicóptero y autobús, un mini-témpano de hielo azul claro, desde el glaciar Portage, de Alaska, hasta el sitio de la reunión. Ahí se cortó en trocitos que sirvieron para enfriar las bebidas de los delegados. ■

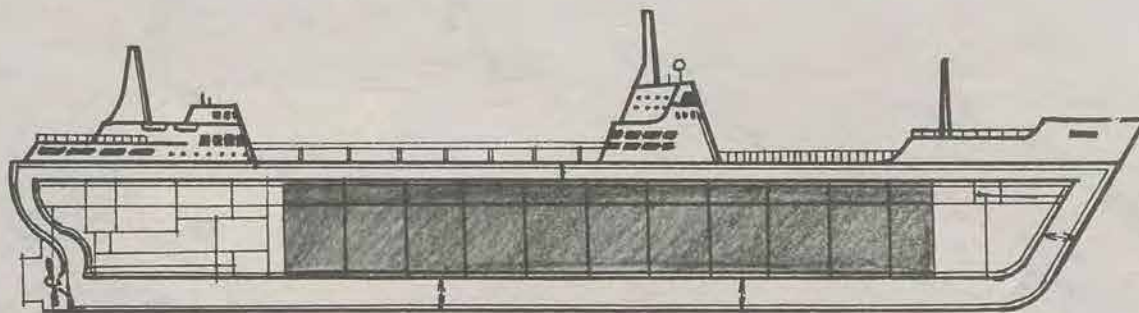
Un inmenso témpano desprendido de su glaciar antártico inicia su largo recorrido de años por los mares del Sur, casi siempre en dirección Noroeste. Gradualmente, su masa se irá reduciendo, hasta que la prolongada deriva lo lleve a los 50° de latitud Sur, donde estas gigantescas moles de hielo terminan por fundirse totalmente. Trasladarlas hasta las costas de pueblos sedientos para convertirlas en agua —y en dólares— parece muy buena idea.



Hace tan sólo unas décadas aparecía en el mundo un nuevo tipo de buque-tanque. Monstruos metálicos flotantes destinados a rendir el inapreciable servicio de transportar el **oro negro**, tan indispensable para la industria mundial. Pero al poco tiempo, también se convirtieron en poderosas causas de contaminación y destrucción de la vida en los océanos mundiales. Los superpetroleros surcan los mares, llenas sus bodegas de rica

energía vital... Y de muerte latente.

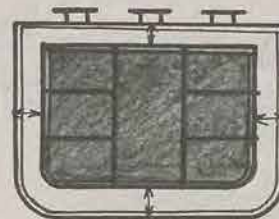
Países y organizaciones internacionales se afanan por encontrar soluciones que eviten las catástrofes producidas por el hundimiento y contaminación de estos buques gigantes. Un ejemplo de ello lo constituye la URSS, que ha diseñado un nuevo petrolero que no contaminará el mar. Informa el **Equipo de Información Científica** sobre este proyecto.



A. SECCIÓN LATERAL.
BUQUE PETROLERO.

Un apunte de cómo podría ser el diseño del petrolero que los rusos han creado para evitar la contaminación de los mares. El doble casco y doble fondo harían que el petróleo quedase aislado en caso de accidente. (Dibujo: J. M. BARRERA.)

B. SECCIÓN TRANSVERSAL.



J. M. BARRERA

UN SUPERPETROLERO QUE NO CONTAM

Anualmente se derraman en el mar millones de toneladas de petróleo que mana de las tuberías de las empresas industriales y de los oleoductos. Sólo entre los años 1973 y 1974 cayeron al mar seis millones de toneladas de petróleo. Casi el 35 por 100 de esta cantidad (más de dos millones) fue arrojado por buques-tanque. Las causas de la contaminación del mar por el petróleo son las operaciones de carga y descarga, de limpieza de los buques petroleros y finalmente los accidentes. Desde el año 1968 hasta 1975 se produjeron 575 accidentes de estos barcos.

Del enorme espacio marítimo y de los océanos se extraen anualmente más de 70 millones de toneladas de al-

gas, crustáceos, moluscos y peces, por un valor total superior a 80.000 millones de dólares. Según datos especulativos, si el océano se limpiara, su productividad aumentaría en 20 millones de toneladas anuales. Esta apreciación es aproximada, pero ilustra con suficiente claridad el precio de la contaminación y muestra cuán importantes y grandes son las consecuencias —todavía poco estudiadas— de la alteración global de la composición del medio marino.

NORMAS INTERNACIONALES PARA LA CONSTRUCCION DE PETROLEROS

El "Manhattan", de 285 metros de longitud; el "Ide-

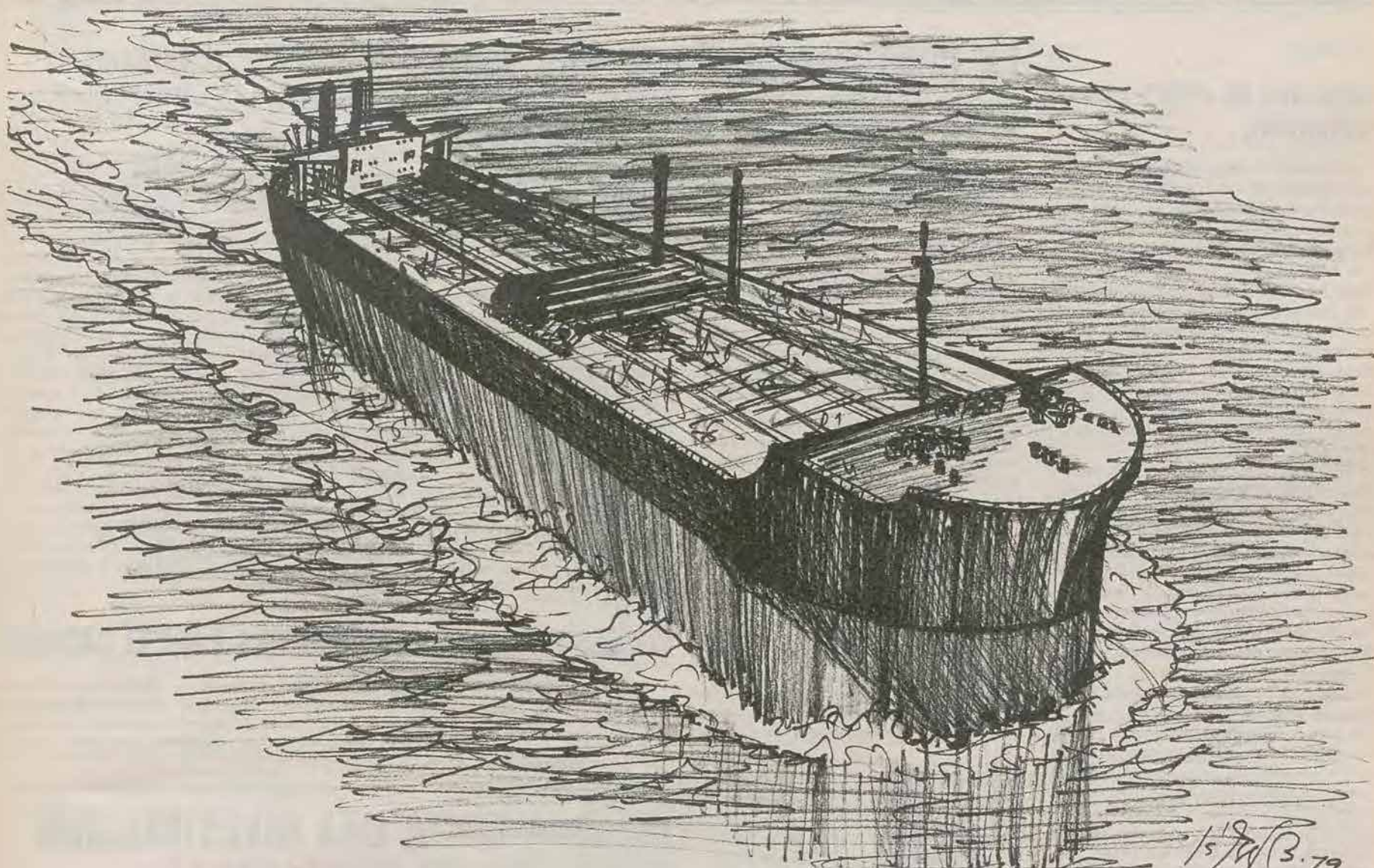
mitsu Maru", con 342 metros de eslora y un desplazamiento de 240.000 toneladas; el tristemente famoso "Amoco Cádiz", supertanque que vertió 220.000 toneladas de petróleo al quebrarse en unos escollos, son algunos de estos monstruos del mar que el hombre ha creado para el transporte del preciado líquido.

Ante los accidentes, que cada vez con mayor frecuencia y mayores daños se producen en este tipo de superbuques, la **Organización Intergubernamental sobre la Navegación Marítima** (OCMI) ha estipulado unos requisitos exigibles en la construcción de petroleros. Según las normas creadas por esta organización, este tipo de barcos ha de tener el 41

por 100 de los tanques protegidos, y el 100 por 100 de los mismos aislados del contacto directo con el agua.

Hasta ahora, el lastre empleado por los petroleros que regresan de vacío es agua de mar cargada en los tanques. Al arrojar este lastre, junto con el agua, cae al mar cerca del 1 por 100 de la carga de petróleo que quedó en los tanques, con la consiguiente contaminación de las aguas marinas. Según la citada organización, estos son los parámetros de los futuros buques: eslora, 242,8 metros; manga, 32,2 metros; desplazamiento, 84.600 toneladas; porte, 68.000 toneladas; velocidad, 16 nudos.

En vista de que el barco ha de responder a todos los requisitos que presentan las



Buques petroleros: una constante amenaza para la vida en el mar. (Dibujo: J. M. BARRERA.)

INARA EL MAR

convenciones internacionales, para ello no sólo es obligatorio tener aislado el lastre y protegidos los tanques, sino también las instalaciones que han de llenar de gases inertes los tanques (a medida que se va descargando), gases que han de reducir el peligro de detonación, así como los monitores para el lavado de los tanques.

UN PETROLERO RUSO PARA EL FUTURO

Según la agencia rusa APN, el centro oficial de diseños **Baltsudoproekt**, de Leningrado, uno de los más antiguos organismos soviéticos, creador de barcos petroleros —desde el primer "Kazbek" de posguerra has-

ta el buque "Krim" de gran tonelaje—, ha recogido el reto de crear un buque-tanque limpio, que no contamine el mar. Vladimir Vanurin, diseñador principal del proyecto para el buque-tanque, dice: "El primer problema sería aislar el lastre; esto se podría conseguir, por ejemplo, destinando a lastre parte de los tanques ubicados en el esquema acostumbrado, en los cuales nunca se echaría petróleo, y así continuar utilizando los cascos tradicionales de fondo y cubierta simples. Pero las lamentables lecciones que constituyen los accidentes sufridos por buques-tanque extranjeros han mostrado cuán peligrosos son las simples bordas y fondos delgados".

"Se ha decidido que el

nuevo petrolero poseerá no sólo fondo doble (como, por ejemplo, el 'Krim'), sino también bordas dobles, ubicándose la borda interna a dos metros de la externa. La siguiente decisión caía por su propio peso: el espacio entre ambas bordas en las travessías de vacío debería llenarse de agua, constituyendo así un lastre completamente aislado, pues de ninguna manera entrará en contacto con el contenido de los tanques. Todos los tanques de carga estarán protegidos por bordas y fondos dobles".

Se han encontrado los parámetros óptimos para el barco. El fondo y las bordas dobles deberían, al parecer, implicar un gasto doble de metal, pero esto no es así. Si el peso del buque-tanque de

construcción tradicional se compara con el del nuevo buque, siendo iguales en tonelaje, resulta que en este último se empleará solamente un 5 por 100 más de metal. Este encarecimiento del buque se compensa con creces en la explotación del mismo. Las bordas dobles desempeñarán el papel de originales **termos**, con lo que se conseguirá disminuir considerablemente el gasto de combustible para calentar la carga, gasto que comúnmente comienza días antes de llegar al puerto de destino. Se ha calculado que los buques de este nuevo tipo darán una ganancia de un 8 por 100 mayor que la obtenida en buques de un solo casco. ■ **Equipo de información científica.**

BRASIL

MERCADO DE PECES OCEANICOS

SAO PAULO, Brasil (Especial para HOJA DEL MAR).—En enero de este año se inició un programa de mercado de peces oceanográficos en el Sur-Sureste de Brasil. El mismo está siendo desarrollado por los investigadores científicos Alberto Ferreira de Amorim y Carlos Alberto Arfelli, del Instituto de Pesca de Santos-São Paulo (Brasil), en un programa conjunto con los laboratorios norteamericanos Servicio de Pesquerías del Sureste, de Miami; Institución Oceanográfica MA y la Comisión Internacional para Conservación del Atún Atlántico, contando además con la colaboración de la Federación Guanabarina de Pesca Oceánica (FEGAPO).

El mercado de los ochenta primeros peces se hizo durante el Campeonato de Pesca Deportiva del Yate Club de Rio de Janeiro, afiliado a la FEGAPO. En esta primera etapa fue marcado solamente un pez vela, porque el torneo iba dirigido a esta especie. El programa, sin embargo, incluye atunes, bonitos, marlines y peces espada, que deberán ser marcados durante las pescas deportivas y viajes de investigación con el barco "Orion" del Instituto de Pesca.

Después de este marcado inicial se pretende marcar cerca de 2.000 pescados (rabil, listado, pez vela, aguja blanca, aguja azul y pez espada), durante la temporada de pesca de 1979-80. Los científicos piensan que este marcado les llevará al conocimiento de tipos de migración, índice de exploración, tamaño de la población, talla de reclutamiento, índice de mortalidad natural y de pesca, índice de crecimiento y de movimiento. ■ FERREIRA DE AMORIM.

OCHENTA Y SEIS BUQUES CLASIFICADOS EN ENERO

NUEVA YORK.—Durante el pasado mes de enero, la ABS (Compañía Norteamericana de Navegación) clasificó un total de 86 buques del mundo entero, que totalizaron 289.523 toneladas brutas y 474.953 toneladas de peso muerto.

Entre los navíos clasificados destacan dos cargueros autodescargables, construidos en los Estados Unidos, una plataforma perforadora semisumergible, construida en la República Federal de Alemania, y un transportador de automóviles giratorio construido en Japón. Además están cargueros en general, remolcadores, petroleros, buques de abastecimiento, cisternas y lanchones. ■

ABU ZAMUDIO, COORDINADOR DE PESCA DE MEXICO

MADRID (Redacción).—Don Abu Zamudio Luviano ha sido designado coordinador de la Dirección General de Ciencia y Tecnología del Mar de México, dependiente de la Subsecretaría de Educación e Investigación Tecnológica de dicho país.

Este nombramiento se ha efectuado al regreso del señor Zamudio a su país, tras su asistencia en Japón a un curso de economía pesquera de ocho meses de duración.

Don Abu Zamudio es desde hace varios años corresponsal de HOJA DEL MAR en México y durante su estancia en Japón también envió interesantes crónicas sobre temas pesqueros de aquel país, que fueron publicadas en la revista. ■

LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS Y LA SEGURIDAD DE LOS BARCOS PREOCUPAN AL PARLAMENTO EUROPEO

BRUSELAS.—Recientemente, la Comisión Europea trató de centralizar la gestión y la interconexión de las redes de vigilancia, así como de la coordinación de planes de urgencia y de estudios en todos los países afectados por la contaminación marítima en Europa.

Esta centralización podría llevarse a cabo por una agencia internacional con medios de acción y que tuviese como objetivo el asegurar las zonas marítimas y costeras de Europa.

La Comisión Europea indicó que ya tenía el expediente sobre el asunto y las conclusiones que habían tomado en la Asamblea nacional francesa relacionada con la creación de una agencia internacional dotada con todos los medios necesarios para la seguridad y protección de las zonas marítimas de Europa y sus costas, así como tomaba en consideración las recomendaciones hechas por el Consejo de Europa.

La Comisión indicó asimismo que examinará con toda la atención necesaria la oportunidad de la participación de la Comunidad Europea en la realización de una agencia, si fuera indispensable la creación de la misma. Además, la Comisión remarcó los esfuerzos realizados a nivel europeo en relación a la seguridad, vigilancia y las coordinaciones internacionales realizadas. Referente al control de la contaminación de los mares de la Comunidad, la Comisión enumeró las diferentes convenciones internacionales existentes:

- La Convención de Oslo, de prevención de la contaminación marítima para las operaciones de inmersión por los buques y aeronaves.
- La Convención de París, para la prevención de la contaminación marítima de origen telúrico, a la cual la Comunidad pertenece.
- El Acuerdo de Bonn, referente a la cooperación en materia de lucha contra la contaminación de las aguas del mar del Norte por los hidrocarburos.
- Para el mar Mediterráneo, la Convención de Barcelona, para la protección del mismo y del que la Comunidad forma parte.
- Para el mar Báltico, la Convención de Helsinki, para la protección del medio ambiente marítimo.

A estas diferentes convenciones hay que añadir además una convención de carácter mundial para la prevención de la contaminación de los mares de los residuos y basuras, la Convención de Londres, así como otras convenciones internacionales que tienen por objeto controlar la contaminación marítima causada por los hidrocarburos.

La necesidad de acciones comunitarias ha sido acentuada por especialistas del Mercado Común respecto a la contaminación por hidrocarburos, donde, según dichos especialistas, los medios actuales son insuficientes para la recogida del citado combustible y las acciones comunitarias deben sustituir las acciones nacionales individuales.

Por otra parte, existe la posibilidad de prohibir la entrada en los puertos del Mercado Común a los buques que no cumplan los requisitos de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental.

En el curso de la última reunión, el Parlamento Europeo trató el informe del diputado inglés lord Bruce, referente a los accidentes marítimos y a sus consecuencias en el agua. Causas principales son la vetustad de los barcos, ya que son retirados del servicio de navegación muy tarde, que no responden a las normas internacionales de seguridad y la inspección en los citados buques es casi inexistente. La solución consiste en la aplicación rigurosa de las convenciones anteriores en el seno de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental. Muchas de las convenciones esperan su ratificación, y es deplorable que tengan que pasar cuatro años para la citada ratificación.

Según el diputado laborista, se daría un paso adelante si la Comunidad hiciera obligatorio, por los Estados miembros, la ratificación y aplicación de dichas convenciones.

Si no, las consecuencias ecológicas pueden ser catastróficas e incalculables. Y sobre este punto citó una declaración del director del Instituto de Biología Marítima de la Universidad de París, en la que afirma que los mares se encuentran envenenados por los navíos naufragados hace mucho tiempo y a consecuencia del propio accidente.

Después de un debate donde todos apoyaron al citado diputado, se insiste para tomar medidas lo más rápidamente posible. Se ha hecho observar que un barco que no responda a las normas obligatorias de seguridad deberá prohibirse su entrada en los puertos de la Comunidad.

Otro diputado inglés citó que los buques con bandera de complacencia aumentan de una forma inquietante. En 1956 correspondía al 10 por 100 del tonelaje total, mientras que en 1978 este porcentaje ha pasado ya al 28 por 100. El diputado solicitó la prohibición del transporte de pasajeros en estos barcos, que además ya se aplica en los Estados Unidos. ■

LA C. E. E. AUTORIZA A NORUEGA LA PESCA EN SUS AGUAS DEL MAR DEL NORTE

OSLO.—Noruega ha sido autorizada a pescar 109.000 toneladas de caballa en aguas de la Comunidad Económica Europea, como resultado de las negociaciones mantenidas con la CEE con miras a la formalización de un convenio pesquero. Esta cifra es inferior en sólo 1.000 toneladas a la cuota de 1978.

A Noruega se le permitirá pescar, asimismo, 30.000 toneladas de bacalao, es decir, la misma cantidad que el año pasado, a pesar de que la cuota total para el año en curso ha quedado reducida a 183.000 toneladas, frente a las 236.000 del pasado año.

La pesca del camarón ha sido uno de los aspectos más polémicos de las negociaciones; no obstante, se cree que la CEE ofrecerá a Noruega un cupo de 5.000 toneladas, que representa, aproximadamente, la mitad de la cuota del año anterior. ■

BUENAS PERSPECTIVAS NORUEGAS PARA EL BACALAO

OSLO (Noruega).—El año pasado, las exportaciones noruegas de bacalao alcanzaron la excelente cifra de 50.000 toneladas, con un valor aproximado de 600 millones de coronas, y parece que este año será superado también el promedio. La cifra de 1978 fue, no obstante, inferior a la de 1977, año en que se recibieron de modo imprevisto importantes pedidos de Angola, por un total de casi 13.000 toneladas. ■

IRLANDA INICIA UNA INVESTIGACION OFICIAL SOBRE EL DESASTRE DEL "BATELGEUSE"

● La refinería de la Gulf Oil ocasiona muchos problemas

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Se habla sin cesar del desastre de Bantry Bay, en el que fue destrozado por una explosión el gran petrolero francés "Batelgeuse", perdiendo la vida 44 marineros franceses y siete obreros irlandeses de la refinería petrolífera de la compañía estadounidense Gulf Oil en la bahía de Bantry. No se sabe hasta ahora el porqué del desastre. Hay varias teorías contrapuestas y el Gobierno irlandés ha introducido en el Parlamento en Dublín la legislación precisa para que se inicie una investigación oficial completa. La compañía francesa Total, a la que pertenecía el "Batelgeuse", va a realizar también su propia investigación. Desde el comienzo de la operación Gulf en Bantry, operación de almacenar petróleo, llegado en superpetroleros, para ser distribuido en varias regiones de Europa del Norte en petroleros más pequeños, no cesan las críticas. La compañía no paga impuestos de puerto por los buques que vienen a su terminal —hasta hace algunos meses no había todavía una autoridad portuaria en Bantry, y la que existe ahora es en efecto dirigida por Gulf—. Varios escapes de petróleo causaron grave contaminación y mucho daño a la pesca local. Y ahora se preguntan si las precauciones para proteger la vida de marineros y obreros de puerto han sido suficientes.

El desastre ha suscitado otras cuestiones: ¿Por qué navegan todavía petroleros a los que les faltan los métodos más recientes de protección contra el peligro de explosiones en el momento de descargar el petróleo (sistema "gas inerte")? ¿Por qué cuando se necesita la firma de 25 Gobiernos que controlan el 50 por 100 del tonelaje mundial de buques mercantes para que entre en vigor la Convención de 1974 para la Protección de la Vida en el Mar no habían firmado a fines del año pasado nada más que 15 Gobiernos, aunque sólo estos 15 controlan más del 50 por 100 del tonelaje mundial, encontrándose entre ellos la mayoría de las grandes naciones de tradición marítima, como Francia, Noruega, Gran Bretaña, pero no Irlanda? ¿Por qué, cuando en un plazo de dos meses se produjeron tres catástrofes similares, con la pérdida

de 108 marineros en las Filipinas, en el mar Caribe y en Bantry, no tiene el público internacional una idea más clara de lo peligrosa que es la vida del marinero mercante y lo que a él se le debe?

LA SEGURIDAD DE LOS MARINEROS ES PRIMORDIAL

El Instituto Marítimo de Irlanda ha declarado su firme convicción de que la seguridad de la vida de marineros y de obreros portuarios es una cuestión primordial, puesto que toda la maquinaria de la civilización de hoy depende en verdad de la eficacia de los oficiales y marineros de los buques que posibilitan el comercio y la industria mundiales.

BELGICA CONCEDE CREDITOS PARA LA CONSTRUCCION NAVAL

BRUSELAS (De nuestro corresponsal).—La Comisión encargada de estudiar la problemática de la Marina Mercante belga y los astilleros confirmó que el Gobierno ha decidido facilitar créditos para la construcción de barcos. Los astilleros recibirán un crédito del 80 por 100 del valor de la inversión, con el interés del 1 por ciento, a devolver en quince años, con una moratoria de los pagos para los dos primeros años. Los interesados podrán solicitarlo a un servicio de crédito estatal de la industria.

Varias son las fórmulas: En el momento en que se pida la construcción de un buque a los astilleros belgas, un segundo buque de segunda mano puede ser comprado en el extranjero. Para tal fin los armadores pueden obtener créditos del 70 por 100 del valor de la inversión a un interés del 4 por 100. Las cantidades deben ser devueltas en un plazo de diez años, con una moratoria para el primer año.

A la Marina Mercante se le ha asignado un subsidio para el año de 1979 de 14 millones de francos belgas (2.4 pts. = 1 fb.), a partir del 1 de julio, por navío y por año. Este subsidio está limitado a 200.000 francos belgas por obrero. En una primera fase, el subsidio será sacado de la liquidación de la Asociación de la Seguridad Marítima contra los riesgos de guerra, cuyas reservas son aproximadamente de 800 millones

de francos belgas. Posteriormente, estos subsidios serán subvencionados por el Estado, aunque como adelantos recuperables sin interés, como lo prevé la Ley de Crédito de este sector. El Gobierno tiene que tomar todavía una decisión para la construcción de navíos de pequeño tonelaje.

Pero el programa de construcción naval, que garantizará las actividades en los astilleros a un nivel satisfactorio, no dejará, sin embargo, al Gobierno el serio estudio de una reestructuración en dicho sector.

Se esperaba, en lugar de 14 millones por barco, 20 millones, los armadores al parecer solicitaban que el subsidio previsto para tres años pudiera ser prorrogable, en el caso que la situación económica actual subsistiera, pero la decisión de considerar los subsidios como avances recuperables sin interés les quitaba de hecho la categoría de subsidio. Nadie puede prever cuál será la situación de la Marina Mercante belga para finales de 1981 y cuál será el clima político en esa época. Para el armador belga hay el riesgo de grandes consecuencias, a menos que el Estado exprese claramente su posición sobre ese punto.

En la República Federal Alemana, por ejemplo, la última propuesta que deberá ser examinada en enero, consistiría en acordar ayudas para la explotación a los armadores, recuperables durante los tres primeros años o no recuperables si los armadores solicitan un pedido a los astilleros de la RFA. Aquí por lo menos uno sabe a qué atenerse, por lo que ha hecho que varios armadores que iban a hacer varios pedidos a los astilleros belgas hayan tomado una decisión de espera. Al parecer, ya había un pedido de doce nuevos buques por el valor de once mil millones de francos belgas y la adquisición de nueve de segunda mano en el extranjero. Mientras tanto, las tripulaciones de las que, no hay que olvidar, una quinta parte es de nacionalidad española, se encuentran en su mayor parte en tierra: otros deciden el retorno definitivo a España, y estas medidas proteccionistas suponemos serán también una desventaja para nuestros astilleros que deberán superar. ■ MIGUEL ANGEL PEÑA DE LA TORRE.

Después de las violentas tormentas que se desencadenaron sobre Polonia, sus pescadores se encontraron con capturas excelentes, en tamaño y cantidad de las especies. La escena se ha recogido en el puerto de Ustka. (EFE/CAF.)

El "Batelgeuse",
después de su explosión
en la bahía de Bantry.

EL DURO INVIERNO Y LAS LANCHAS

El duro invierno que sufrimos en Irlanda ha hecho más pesado el deber de las lanchas de socorro del país, varias de las cuales, por ejemplo, la de Donaghadee, en el condado de Down, salieron en condiciones del todo adversas para salvar la vida de pescadores y otros que estaban en peligro. Cada lancha de socorro sale, no importa como esté el tiempo, cada seis semanas en plan de entrenamiento. Todos los años, el sábado antes de la Navidad, sale la lancha de socorro de Dun Laoghaire, condado de Dublín, para transportar regalos a los guardianes del gran faro de Kish, situado a ocho millas de la costa, a la entrada de la bahía de Dublín. Este año este viaje se cumplió con un mar muy movido, y el cámara de la televisión nacional que iba a bordo, para mostrar al público irlandés la entrega por parte de las tripulaciones de las lanchas de socorro, no pudo hacer una sola toma.

NUEVAS COMUNICACIONES MARITIMAS

El nuevo ferry "Connacht", de la compañía estatal B + I, ha entrado recientemente en servicio entre Cork y Gales, con gran éxito. Esta compañía va a introducir el año que viene un "Jetfoil" para la travesía Dublín-Liverpool, empleando de centro de ciudad a centro de ciudad tres horas y media, en vez de ocho horas de dique a dique.

Y con Belfast, en el Norte de Irlanda, entró en servicio el "Divis II", buque transportador de restos de albañal, que sucede al "Divis I", construido hace cincuenta años en el famoso astillero de Belfast Workman Clark y que fue el último buque que construyó antes de cerrarse a causa de la crisis financiera de 1929. ■ J. DE COURCY IRELAND.



ORGANIZACION DE PESCADORES IRLANDESES

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—El pasado 18 de noviembre se celebró una reunión en el puerto pesquero del Oeste de Irlanda, Galway, con la asistencia de 5.000 pescadores costeros, que se encontraban desde hacía tiempo en desacuerdo con varios puntos de la organización de los pescadores irlandeses, The Irish Fishermen's Organization, que, según ellos, no veía con demasiado interés sus problemas particulares.

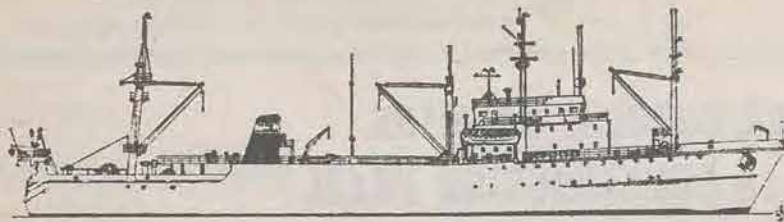
El resultado de la reunión fue la creación de un comité de ocho personas, dos de cada una de las provincias irlandesas, para elaborar la constitución de una nueva organización de pescadores costeros y clarificar sus objetivos, entre los cuales está la petición de que se inicie sin retraso una política coherente de conversaciones de las diversas especies que se pescan próximas a nuestras costas, incluyendo probablemente la sugerencia de que en el futuro nadie pueda pescar sino bajo licencia especial.

Otras cuestiones discutidas en la reunión de Galway fueron la falta de facilidades para la venta de las capturas en los pequeños puertos del país, la posibilidad de que la nueva organización crease su propio sistema de venta y las dificultades experimentadas en los pequeños puertos para encontrar hielo. Para el Instituto Marítimo y la revista de la industria "The Irish Skipper", el establecimiento de esta nueva organización parece muy importante, ya que una gran parte de nuestras riquezas de pesca se hallan en las zonas costeras, donde las condiciones eran siempre anárquicas.

El Gobierno sigue construyendo patrulleros según el modelo del "Deirdre", aunque mejorados en varios puntos. Es evidente que la tarea prevista para estos buques es, sobre todo, la de guardacosta y que su utilidad para la defensa de la neutralidad irlandesa en caso de necesidad (política declarada del Gobierno) sería estrictamente limitada, lo que causa cierto nerviosismo

en el Comité del Instituto Marítimo que se interesa en los asuntos de nuestra Marina de Defensa. Lo que parece cierto es que las nuevas unidades llevarán a bordo un helicóptero.

Una vez más, la tripulación de la lancha de socorro de Loughslane en la punta Sureste del país, la lancha que sale más veces al año que cualquier otra, se ha cubierto de honor. El 7 de diciembre, debido al temporal, con fuerza diez del viento, se averió la máquina de un pequeño buque de pesca de Venzance al Suroeste de Inglaterra, con tres personas a bordo. Estaba en peligro de hundirse, con el cuarto de máquinas inundado, cuando por suerte lo observó un buque de carga sueco, que dio la señal de alerta. Salió de Rosslare la lancha y de Gales un helicóptero de la Marina británica, éste salvó a uno de los ingleses, pero tuvo averías y debió aterrizar en Irlanda. La lancha salvó con mucha dificultad a los otros dos. ■ J. DE COURCY IRELAND.



El buque superfactoría "Atlantik", construido en los astilleros de Stralsund, en el Báltico. Escala, 1 : 1000.

PRONTO, CIENTO "ATLANTIK-SUPERTRAWLER" ESTARAN PESCANDO EN EL ATLANTICO

● El barco-factoría más construido por los astilleros alemanes de Stralsund, República Democrática Alemana

HAMBURGO (De nuestro corresponsal).—El tipo de buque factoría para pesca de altura más construido en la actualidad es el "Atlantik-Supertrawler", del que a primeros de 1979 se encontrarán navegando exactamente cien unidades en las diversas zonas pesqueras del Atlántico Norte.

En Stralsund, puerto del Báltico, la industria más importante es la de la construcción de barcos, contando con los astilleros denominados VEB-Volkswerft (Astilleros Propiedad del Pueblo), en los que, desde 1972, se viene construyendo el buque-factoría que en la actualidad encuentra mayor aceptación en el mundo, y del que en enero próximo se encontrarán navegando cien unidades.

BARCOS PARA LOS RUSOS

De esa cifra, 72 unidades fueron construidas en Stralsund con destino a la flota pesquera de la URSS y navegan en la actualidad bajo pabellón soviético.

Las características técnicas del "Superfactoría" construido en los astilleros de Stralsund son las siguientes: motores de dos tiempos, 3.880 HP.; velocidad de navegación, 14,7 nudos; radio de acción, setenta días de trabajo en condiciones normales. Las instalaciones de abordaje trabajan, casi todas, automáticamente. La pesca

es elaborada a bordo en filetes, y de los restos pueden obtenerse harina de pescado para forraje y aceites de pescado. El rendimiento anual de pesca y elaboración es de algo más de 10.000 toneladas.

CAMAROTES PARA MUJERES

Para el alojamiento de la tripulación, cada barco cuenta con 50 camarotes. De ellos, 39 provistos de dos camas y once de una sola cama. Además hay dos camarotes especiales, uno para el capitán y otro para el jefe de máquinas. Los camarotes para mujeres, además de las instalaciones de duchas y baños colectivos, disponen de cuarto de baño. Lo de los camarotes para mujeres es una necesidad especial de los barcos rusos, en los que, como se sabe, forman parte de la tripulación —como marineros o como oficiales— un determinado número de miembros femeninos. Los refrigeradores para almacenaje de pescado congelado tienen una capacidad de 1.825 metros cúbicos, y las bodegas para guardar la harina sacada de los desperdicios pueden albergar hasta 380 metros cúbicos.

El puente de mando va equipado con brújula circular automática, dos aparatos detectores, transmisor climatológico con teletipos y una potente estación radiotelegráfica. ■ **MANUEL NOALES.**

Exhibición pesquera hispanoamericana

EXPO PESCA 80 QUIERE LOGRAR LA COMERCIALIZACION DEL PESCADO EN AMERICA LATINA

MIAMI-BEACH (Estados Unidos).—Esta ciudad será la sede de la segunda exposición pesquera-comercial, Expo Pesca, de América Latina, que se celebrará del 30 de abril al 3 de mayo de 1980. La exposición continuará el desarrollo de nuevos mercados para la comercialización de la pesca, lo que comenzó a hacerse con motivo de la primera Expo Pesca 78, que tuvo lugar en San Juan de Puerto Rico.

Aunque Panamá había solicitado también la organización de esta segunda exhibición, se ha considerado que por esta vez Miami Beach reunía mejores condiciones, principalmente en cuanto a comunicaciones, teniendo en cuenta que recibe semanalmente alrededor de mil vuelos procedentes del Caribe, América Central y América del Sur. También se consideró la población que aquí habla español y que es la base de muchos negocios y de operaciones bancarias con la América hispana.

Expo Pesca 80 será una exhibición de doscientos expositores con equipo para capturas, procesamiento y empaquetado de pescado y productos extraídos del mar. A ella acudirán tanto fabricantes como suministradores de maquinaria, instrumentos de navegación, redes, cubierta, ropas, equipo de seguridad y salvamento, maquinaria de procesamiento de pescado y representantes de grandes flotas pesqueras, astilleros, agencias gubernamentales, Bancos e inversores.

El presidente de la Compañía Nacional de Exposiciones Pesqueras, señor Jackson, manifestó recientemente que es enorme la demanda potencial que hace necesaria la comercialización pesquera en América Latina, "pero el problema ha sido —añadió— establecer la conexión entre la demanda y las fuentes suministradoras. Reunir ambos factores es la idea principal de Expo Pesca 80". ■

La exposición se celebrará del 7 al 12 de mayo

NOR-SHIPING 79, CON AMPLIA PARTICIPACION INTERNACIONAL

OSLO (Noruega).—Los organizadores de Nor-Shipping 79, del 7 al 12 de mayo y que se celebra anualmente en el Centro Sjolyst, como una de las más importantes exposiciones de navegación a nivel mundial, consideran que en esta ocasión la exhibición puede considerarse realmente internacional, debido al gran interés despertado en muchos países, cuya participación se espera.

Serán ciento setenta exhibidores de veinte naciones y se confía en que los visitantes procedan de cuarenta a cincuenta países. Entre los que exponen se encuentran países como Suecia, Dinamarca, Finlandia, República Federal de Alemania, Gran Breta-

ña, Polonia, Canadá, Brasil, Corea del Sur y Japón.

Asimismo, y en conexión con la exhibición, se celebrará durante los días 8 y 9 de mayo un seminario que cubrirá fundamentalmente dos campos: "Cómo controlar la producción en un mercado en crisis" y "Cómo utilizar las posibilidades de mercado en un futuro más brillante".

El secretario general de Nor-Shipping 79, Skuggedal, manifestó recientemente que aunque la exhibición no puede compararse a otras internacionales a nivel de metros cuadrados ocupados, si lo puede hacer, sin embargo, en cuanto a calidad, en lo que es altamente competitiva. ■



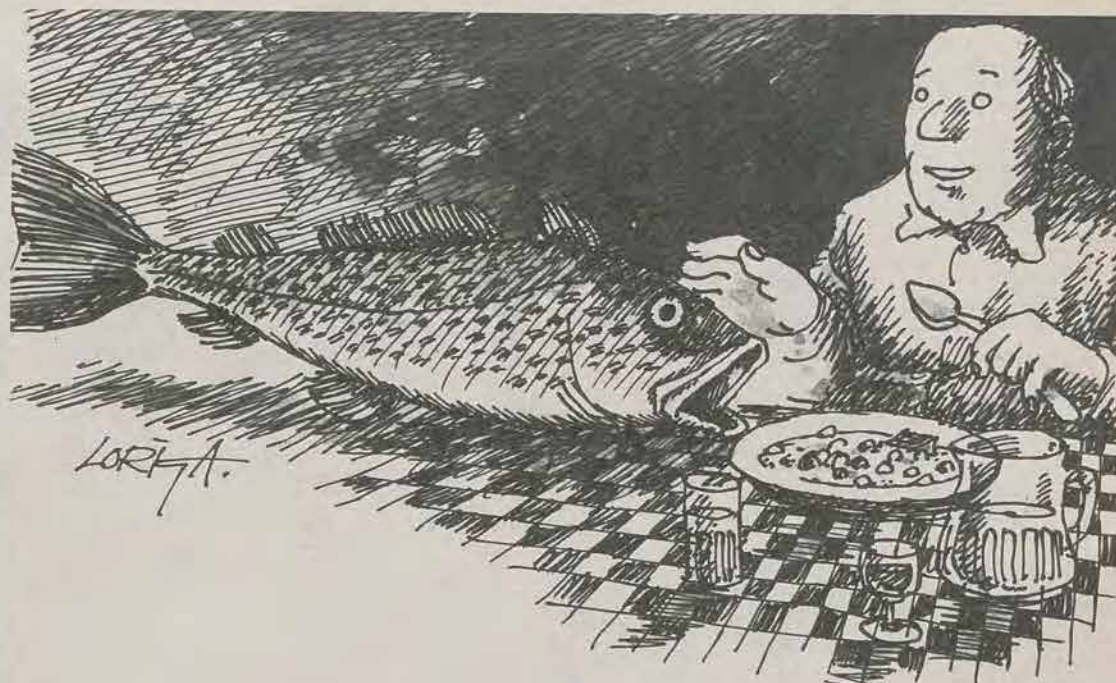
OFICINA DE PESCA EN BARRANQUILLA (COLOMBIA)

BARRANQUILLA (Colombia).

En el edificio municipal de esta localidad ha sido inaugurada una nueva oficina de la Junta Municipal de Pesca. Al acto, presidido por el alcalde, asistieron tres representantes del Concejo, un representante de la Asociación de Marineros Profesionales de Colombia, ASOMAR; uno del Instituto Nacional de Mercado Agropecuario, IDEMA; uno del Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables, INDERENA, y otro por la Cooperativa Pesquera y de Profesionales Navales, COPRONAV. ■



Por
**NESTOR
LUJAN**



POTAJE DE BACALAO CON GARBANZOS

COMO imagino que este artículo aparecerá en plena Cuaresma, he de evocar un plato de abstinencia que ha sido célebre y popular en toda España durante siglos: me refiero al potaje de bacalao, garbanzos y huevos duros, al cual algunas veces se añadían espinacas. Del bacalao hemos hablado bastante en esta sección como alimento básico para las abstinencias cuaresmales. Ha sido el bacalao siempre una primera materia de cocina fundamental en todas las regiones españolas, como lo son también los garbanzos.

La nota común de casi todos los cocidos de la nación es el garbanzo. Como es bien sabido, el garbanzo, "la cebada nacional", como lo llamó el padre Stephanus Rodericus en su inhallable libro "De Potu", es de origen cartaginés, y fueron los cartagineses quienes lo trajeron a la Península. A los romanos, el garbanzo les inspiraba el mismo menosprecio en que hoy lo tienen los franceses y, en general, todos los países europeos. En los suburbios de la Roma imperial se exhibía a un esclavo cartaginés, con la cara de tonto, comiendo garbanzos, y la gente se moría de risa con sólo verle. No olvidemos tampoco que uno de los personajes más cómicos del teatro de Plauto es el célebre Pulchafagónides, que significa exactamente el comedor de garbanzos. La leyenda quiere que el garbanzo lo introdujera en España el general púnico Asdrúbal. Como no toleraba que en tiempo de paz sus tropas corrieran los peligros que engendra el ocio, les hizo practicar la agricultura, y cerca de Cartagena empezó a cultivarse el garbanzo. Allí trabajaron los duros guerreros la tierra contigua a la población que los romanos llamaron Cartago Nova y nosotros Cartagena. Cercano a Cartagena hubo un pueblo que hasta el siglo pasado se llamó Garbanzal: se unió luego con otro llamado Neverias, para formar lo que hoy es La Unión, significativo de su doble origen. Lo curioso es que el mejor garbanzo no sea murciano, sino castellano. El más afamado es el de Fuentesauco. Sólo por envidia decían los pueblos limítrofes: "El garbanzo y el buen ladrón, de Fuentesauco son". Desde entonces, esta legumbre ha sido alimento de la gente humilde, y en época no lejana se añadió al cocido.

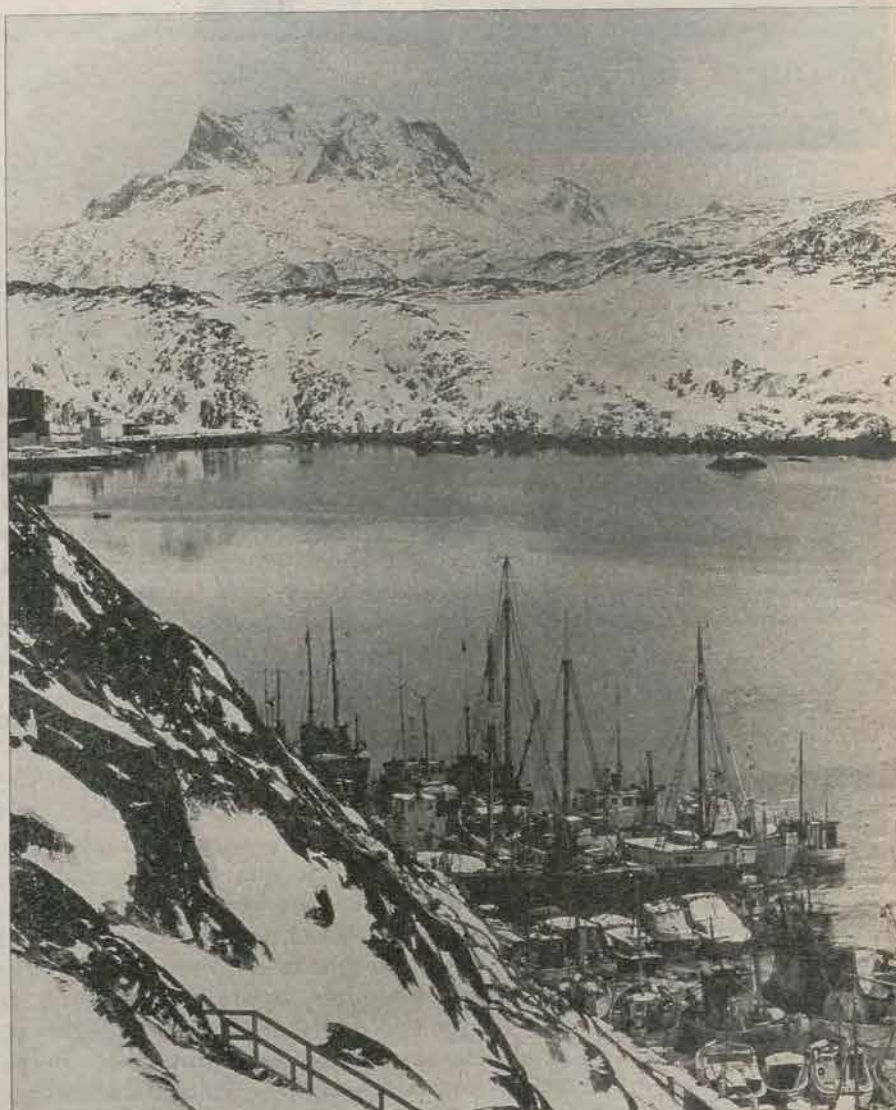
Martínez Montañón no se atrevió, quizá por estar investido de la pedantería de cocinero real, a ponerlo en su receta del cocido, pero Lope de Vega, que interpre-

taba al pueblo, sí lo hizo, y desde entonces forma parte de casi todas las formas de nuestros cocidos ibéricos, amén de una serie de potajes y guisados. Nuestra palabra garbanzo viene del mozárabe arbanço y adquirió la "g" por influjo de varias legumbres como garroba —algarroba—, gálvana, que es una especie de guisante. La palabra arbanço es de origen incierto, aunque es probable que venga de una lengua indoeuropea, quizá prerromana.

Digamos, aunque sea de paso, que la voz "cigró", catalana, viene directamente del latín cicer. Bien sabido es que Cicerón llevaba este sobrenombre porque tenía en la nariz una gran verruga agarbanzada. De "cicer" procede el italiano "cece", y de esta palabra italiana, la francesa "pois chiche", por la atracción fonética de este "cece" que, como es natural, se pronunciaba cheche, ya que así se pronuncia la "c" en la lengua italiana.

Añado que en Madrid, a los garbanzos, que es el elemento principalísimo de su cocina, se les ha llamado "gabrieles". Y aparece en numerosos autores de sainetes madrileños. En Carlos Arniches: "Me gano los gabrieles con el sudor de mi cuerpecito serrano". En Antonio Casero, "El pueblo de los majos": "Dende mañana te pongo los gabrieles engarzaos con oro y el chocolate en porrón". Y el propio Pío Baroja, en "Las noches del Buen Retiro", afirma: "Llamaba a los garbanzos gabrieles". El motivo parece ser que la palabra gabrieles deriva de "gabis", que en gitano quiere decir garbanzo o por extensión rancho. Así se lee en el "Diccionario del argot español", de Luis Besses, y en el libro de Manuel Seco, "Arniches y el habla de Madrid". Como la palabra "gabi", en el lenguaje familiar, es una forma abreviada del nombre propio de Gabriel, se pudo llamar irónicamente a los "gabis", garbanzos, en la jerga gitana "gabrieles".

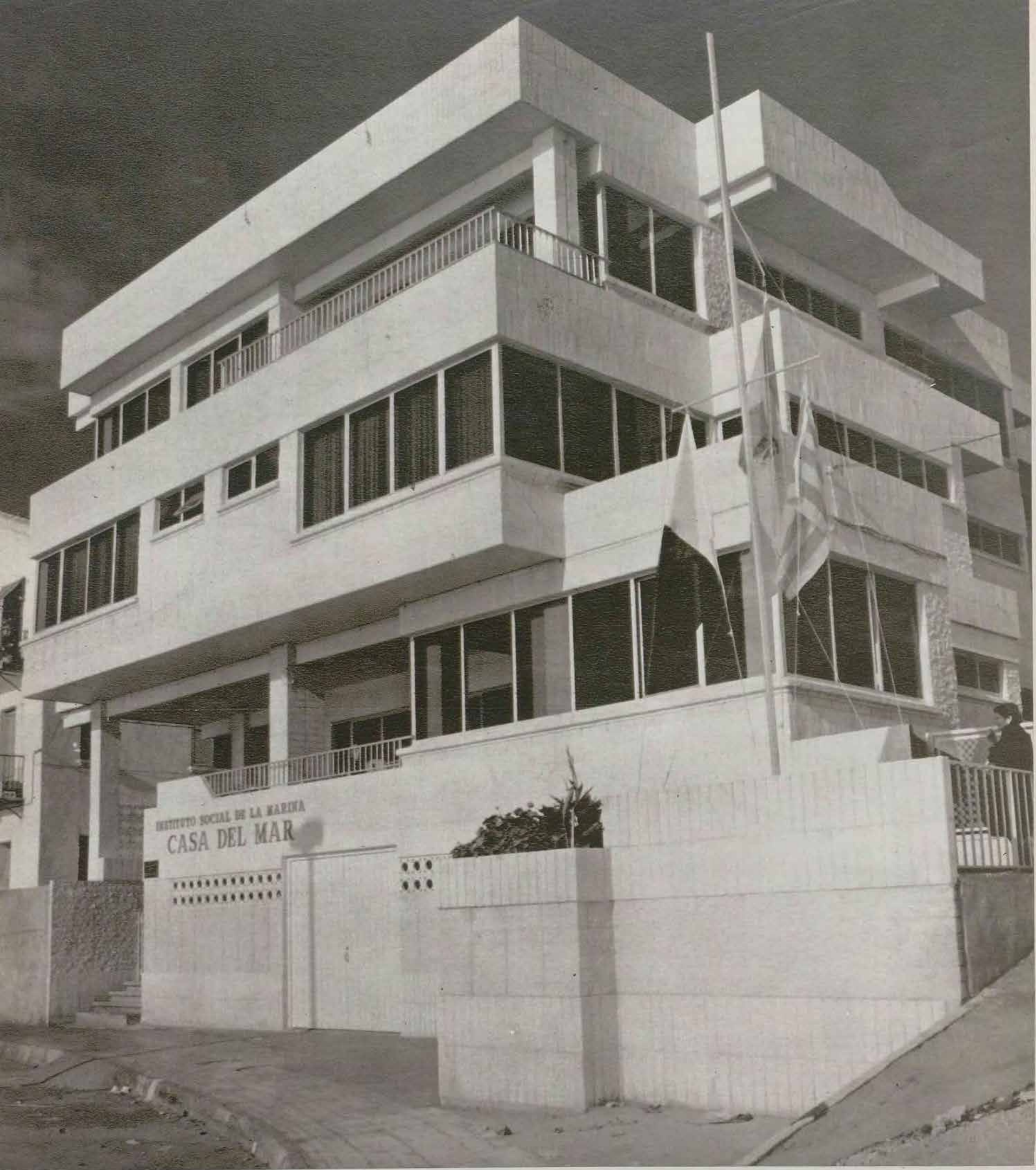
Volviendo al potaje cuaresmal, digamos que se encuentran en casi todas las regiones de España, con las debidas variantes, y así aparece en el libro de Ignacio Doménech, "La mejor cocina de Cuaresma", con el añadido significativo de "a la española". Un plato nutritivo, sustancioso, que no odia faltar en estos apuntes mensuales sobre la cocina del pescado, a pesar de su modestia. ■ N. L.



MAS IMAGENES DEL FRIO

El reportaje "Hielo en la mar", publicado en el número anterior, les pareció impresionante y sorprendente a algunos de nuestros lectores. Ahora que se acaba uno de los inviernos más crudos que ha padecido Europa, recogemos las últimas imágenes que han llegado a nuestra Redacción: El trineo en Holsteinsborg y el puerto de Godthaab, ambos en la costa de Groenlandia (fotos sobre estas líneas); arriba, izquierda, un marinero del ferry "Finnjet", en el Báltico; a la izquierda, el buque-tanque "Sotka", en el golfo de Botnia. Y en color, pesqueros amarrados en el puerto helado de Bremenhaven, y la playa de Cuxhaven, al Norte de Alemania. (Fotos: LEHTIKUVA OY y EUROPA.)





Casa del Mar de Villajoyosa, construida por el Instituto Social de la Marina.

REALIZACIONES DEL I. S. M. EN LA COSTA

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

"EL DISCURSO TREMENS", de J. L. Ortiz de Lanzagorta

En 1974, la Casa del Mar de Cádiz concedía su primer Juan Sebastián Elcano a un relato que, abierta la plica, firmaba José Luis Ortiz de Lanzagorta.

Ortiz de Lanzagorta, sevillano, es autor de varios libros de poesía, novela y ensayo. Ha hecho crítica literaria durante muchos años en "El Correo de Andalucía" y tiene en su haber premios tan importantes como el Ciudad de San Fernando y el de poesía de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras.

Ese año sorprendía al Jurado del premio con su "Discurso tremens del navegante llamado El Diablo, ajustado en la plaza fuerte de Gibraltar". Al cabo del tiempo, conocedor de su obra publicada, me atrevería a asegurar que en este cuento se encuentra el mejor Lanzagorta. La figura de Perico El Diablo (que corresponde a una figura histórica vinculada a Jerez de la Frontera) aparece en el relato fielmente tratada. Este sujeto luchó en la batalla de Trafalgar y después aparece en la defensa del Trocadero, en Cádiz, cuando la invasión francesa del duque de Angulema. Como tantos de aquellos liberales, perseguidos, a Perico no le cupo más solución que escapar de España. Y es a partir de entonces cuando surge El Diablo, como uno de los piratas más terribles y más despiadados del Mediterráneo. Su fiera, a pesar, no era lo bastante como para borrarle la nostalgia que sentía por sus tierras gaditanas. "Aquella bahía —recordará— perfecta y redonda como ánfora griega o caderas de mujer, donde vienen a morir risas, zumbas y llamadas y gritos de marineros, estibadores, pescadores y picaros de tres al cuarto que un día soñaron desde La Carraca con las aventuras de Ulises".

Finalmente, la fatalidad llevará a Perico El Diablo hasta la plaza de Gibraltar, donde será ajusticiado por los ingleses, no sólo por pirata y por bandido del mar, sino por las ofensas de obra y de palabra contra la Católica Majestad del Rey de España. Y allí, en la conjunción de dos mares ibéricos, bajo el mismo cielo que en tiempos defendiera, Perico sería ahorcado ante un coro de damas y caballeros de la Roca, como en un casi teatro guiñol de la risa.

Como decimos, se trata de un gran relato, bellamente escrito, y perfectamente estructurado, que avala sobradamente la categoría de este premio literario. ■ JOSE ASENJO SEDANO.

CINE

LOS PREMIOS DE CARTAGENA 78

El pasado mes de noviembre se celebró por séptima vez el festival cinematográfico



"El último deber", de Hal Ashby, varios premios en Cartagena 78.

de Cartagena, muestra especializada que acoge la modalidad de cine marítimo bajo la denominación completa de Semana Internacional de Cine Naval y del Mar. Un año más, un Jurado internacional se vio presidido por un veterano director español, en el caso presente José Luis Sáenz de Heredia, de tan dilatada y conocida carrera en el cine nacional.

A la vista del palmarés otorgado, muy numeroso y repartido, se destaca como clara triunfadora de esta séptima edición la cinta norteamericana "El último deber" ("The last detail"), que acaparó el premio al mejor largometraje, a la mejor dirección de Hal Ashby y a la mejor interpretación de Randy Quaid. El premio especial Ciudad de Cartagena fue para la cinta británica "The Brendan Voyage", que asimismo obtenía el de mejor fotografía por la labor de Tim Severin y Paul Berriff.

Los cortometrajes galardonados fueron el checoslovaco "Romance Heldgolandska", en 35 milímetros, y el estadounidense "Whales: can they be saved?", en 16 milímetros, este último sobre el actualísimo tema del exterminio de ballenas. Finalmente el Jurado también concedió dos menciones especiales a "Kapitán Lodochowski", por su ejemplaridad narrativa, y a la cinta argentina "A los ríos de hielo", por su gran hallazgo espectacular.

Si volvemos a la cinta triunfadora, "El último deber", sorprende en parte esta acaparación por tratarse de una cinta que data de 1974, con una temática que roza muy ligeramente el tema marítimo, ya que nos narra una aventura en tierra, eso sí, protagonizada por tres marineros yanquis. De su propio director, Hal Ashby, se conocen ya dos cintas posteriores, una estrenada en España, "Esta tierra es mi tierra", y la siguiente, presentada en Cannes y de inminente estreno, "La vuelta", con Jane Fonda y John Voight. Por lo demás, "El último deber" es cinta prácticamente conocida en todas las capitales españolas y en su labor interpretativa el actor que claramente destaca, más que Randy Quaid, es el famoso Jack Nicholson, precisamente galardonado en Cannes del 74 por esta misma cinta, meses antes de ganar el preciado Oscar de Hollywood.

En definitiva, una nueva y exitosa edición de la Semana de Cartagena, que ya anuncia para este año 79 su quinto concurso de cuentos sobre el mar, así como el segundo concurso del cartel anunciador del certamen, un certamen ya veterano que año tras año nos pone en contacto el medio cinematográfico y el medio marítimo. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.



FILATELIA

LA CONSTITUCION

El mismo día en que fue refrendada la Constitución se ponía a la venta y circulación un sello de 5 pesetas, con amplia tirada desde el momento en que es de 15.000.000 de ejemplares, figurando en su dibujo varios motivos, tales como la bandera española, el Palacio de los Diputados y un ramo de olivo. También y como final del programa de emisiones de 1978, hay otro 5 pesetas sobre el milenario de la consagración de la tercera basilica del monasterio de Santa María de Ripoll, en cuyo dibujo se muestra un códice y una biblia, siendo su tirada de 8.000.000.

Por otra parte, el día 5 de diciembre salieron los dos sellos de la Navidad para despacho del correo español en el Principado de Andorra, de 5 y 25 pesetas, figurando en ellos el nacimiento y la adoración, tomados del retablo de la iglesia de Santa María de Encamp. Sus tiradas son de 600.000 y 400.000 unidades.

SELLOS DE MOTIVOS NAVALES

Por parte de Argentina y con ocasión del vigésimo aniversario de la creación de la flota fluvial del Estado argentino, entidad totalmente de capital estatal, se ha hecho una serie de nominales: 100, 200, 300 y 400 pesos, en donde figuran, respectivamente, la balsa 24, el remolcador de tiro "Legador", el remolcador de empuje "Río Paraná Mini" y el buque de pasajeros "Río Paraná". De cada uno de estos sellos se han hecho 500.000 unidades.

En cuanto a Grecia, hay una amplia emisión dedicada a la Marina actual y antigua. Se forma con los precios de 0,50, 1, 2,50, 4, 5, 7 y 50 dracmas, figurando en cada uno de ellos estos buques: fragata lanzamisiles, lancha torpedera, submarino "Papanicolis", crucero "Psara", la galera "Señora de Hydra", una corbeta bizantina y una trirreme. Las tiradas de cada efecto varían, pero hacen un millón de series completas. Con ocasión de la aparición de esta serie, los Correos de Atenas han pu-

blicado un precioso folleto en donde figuran los datos técnicos de esta emisión y al mismo tiempo se hace por el Estado Mayor de la Marina de guerra un informe en relación con la significación para Grecia de su Armada, el cual comienza con esta frase: "La mar ha constituido la cuna de nuestra raza".

La isla de Tristán de Acuña ha hecho una emisión formada por cuatro sellos de tasas 5, 10, 20 y 25 peniques, en donde figuran los buques auxiliares de la Armada británica: "RFA Orangeleaf", "RFA Trabattness", "RFA Tide Reach" y "RFA Reliant", siendo el primero un buque tanque, el segundo un buque de carga general, el tercero es también un petrolero y el cuarto un buque de repuestos para la aviación naval. Fueron construidos, respectivamente, en 1955, 1967, 1954 y 1954.

A su vez, la administración postal de la Samoa Occidental dedica dos signos postales de 12 y 24 sene al 200 aniversario del nacimiento del capitán de Navío James Cook.

Y en último lugar, la isla de Pitcairn, bajo el nombre de desarrollo portuario, tiene también otra serie de 18, 20, 30 y 35 centavos, en donde hay varias vistas del puerto y en uno de ellos figura el buque "Sir Geraint". ■ LUIS MARIA LORENTE.





UNA SERIE FILATELICA EN EL MES DE ENERO

La primera serie de la programación para el año 1979 es la que lleva el título de "Ahorro de energía", y en sus tres unidades de 5, 8 y 10 pesetas se refieren al ahorro de combustible en los automóviles, en la calefacción y en el fluido eléctrico. Son sellos cuyos dibujos son como un pequeño cartel. Van impresos en huecograbado multicolor y la tirada de cada uno de ellos es de 20.000.000 de ejemplares, cantidad un tanto superior a la normal en series especiales, ya que se pretende tengan la máxima difusión estos sellos dentro de la correspondencia.

SELLOS Y MATASELLOS DE TEMA NAVAL

Por parte de Suecia se ha hecho un sello de 10 coronas, en donde figura una flecha indicadora del Norte, tal como figura en una carta marina hecha en el año 1769 por el Departamento de Cartografía sueco, fundado en 1628. El Rey Gustavo II Adolfo encargó al cartógrafo Ander Bure el levantamiento de mapas de todo el país, labor que realizó con todo detenimiento, y de ahí las magníficas cartas marinas y mapas que se hicieron a todo lo largo del siglo XVIII.

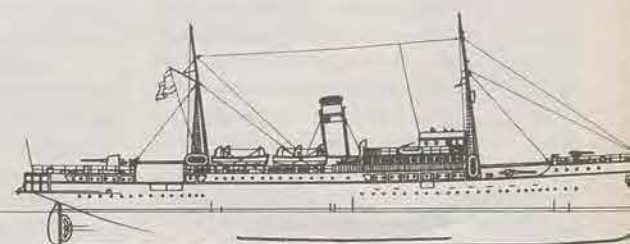
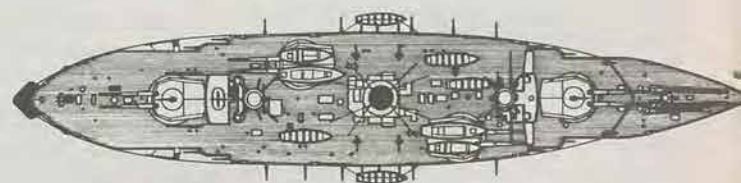
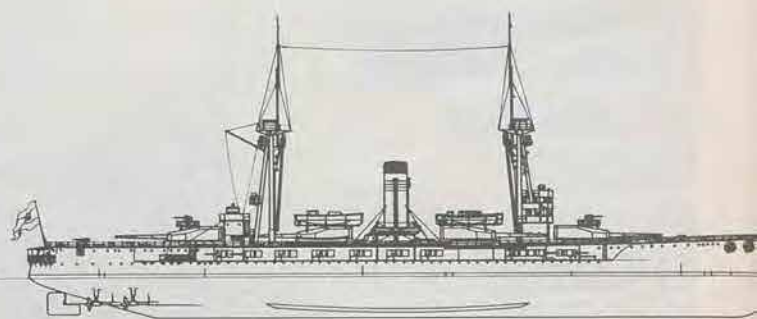
A su vez, la administración postal de las Tierras Australes y Antárticas Francesas ha hecho un sello de 2,70 francos relativo a la expedición en los años 1872-76 del buque "Challenger" a las islas Crozet y Kerguelen, que visitó en el año 1874. También ha hecho otro sello de un franco, dedicado a varios navegantes franceses cuyos nombres figuran relacionados en dicho sello.

En cuanto a matasellos británicos, tenemos conocimiento de los que llevan estos textos: 150th anniversary RNLI Bar-mountain, 1828; Royal national Life-boat

Institution; 250 anniversary of Captain Cook's birth; The Royal Marines carry out London duties.

Respecto a matasellos españoles ha de hacerse mención al usado del 20 al 28 de enero en el Salón Náutico y del Deporte de Barcelona y al empleado en Almería del 1 al 15 de diciembre con el título de Primer centenario de la Junta del Puerto de Almería.

Finalmente, Paraguay ha hecho una hoja bloque de 25 guaraníes dedicada al 250 aniversario del nacimiento del capitán de Navío James Cook, al 200 aniversario de su fallecimiento, al 200 aniversario del descubrimiento de las islas Hawai y al 20 aniversario de su ingreso en La Unión norteamericana. ■ LUIS MARIA LORENTE



CRUCERO AUX
ESCALA 1/700

Dibujos y texto

Publicado por BORRA
Impreso en Gráficas

Colección de planos

BARCOS DE LA ARMADA

Ha aparecido en el mercado una serie de carpetas con planos a tres vistas de barcos de la Armada española. La primera carpeta, con texto y planos de F. C. Albert, contiene el acorazado "Jaime I", el crucero auxiliar "Galerna", el transporte de hidroaviones "Dédalo" y el buque de salva-



ACORAZADO "JAIME I" / 1936 /
ESCALA 1/700

Dibujos y texto de F.C. Albert

Publicado por BORRÁS EDICIONES - Consejo de Ciento 391 - Barcelona 9 - España - 1978
Impreso en Gráficas Universales - Arguemedes 3 - San Adrián del Besòs - 1978 - Printed in Spain

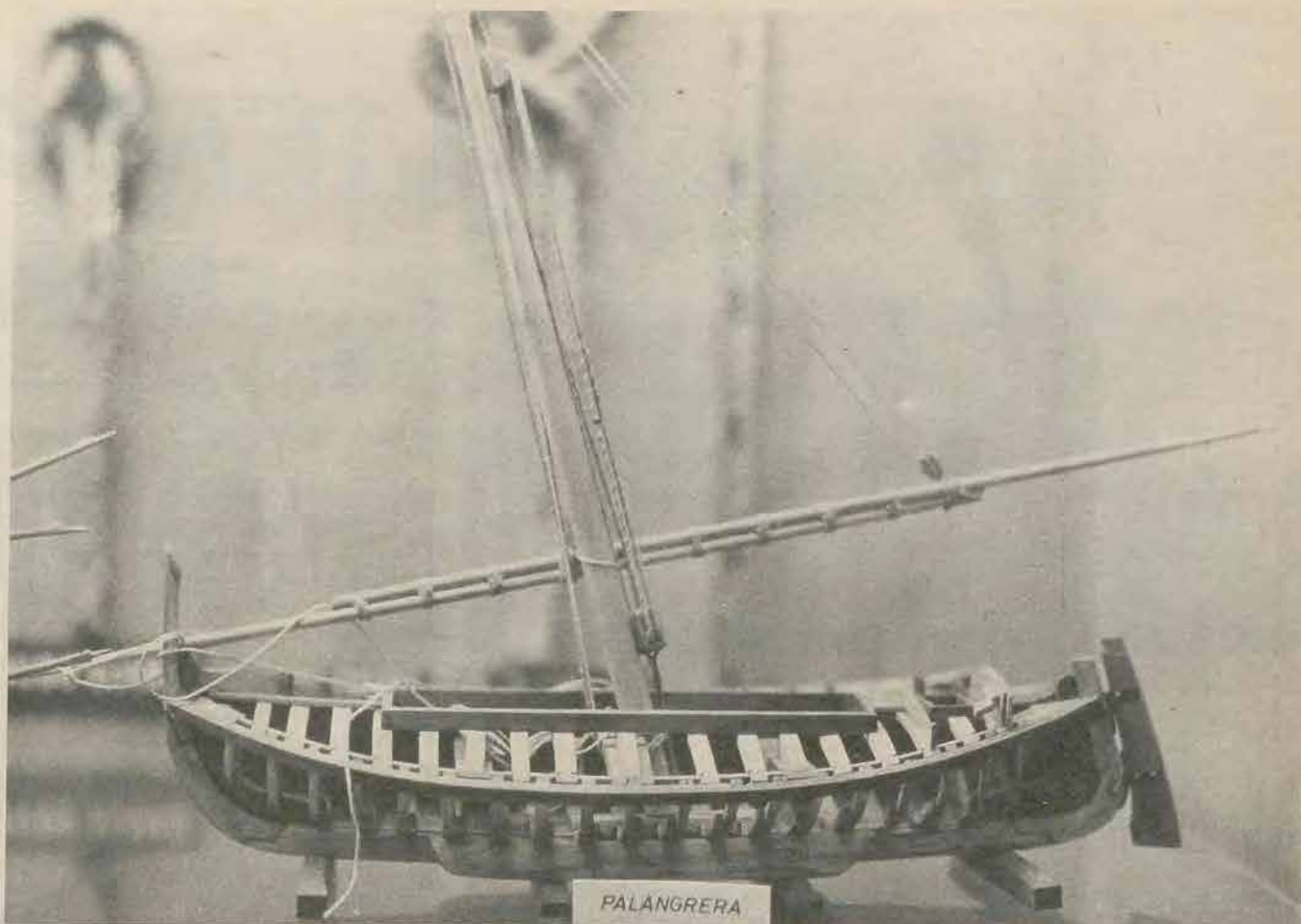


MINADOR "VICENTE PUCHOL"
(1.937)

F.C. Albert

EDICIONES - Consejo de Ciento 391 - Barcelona 9 - España - 1978
Impreso en Gráficas Universales - Arguemedes 3 - San Adrián del Besòs - 1978 - Printed in Spain

mento de submarinos "Kangro". La edición se ha hecho en Barcelona por la casa Borrás Ediciones, y la serie, de precio económico, se compondrá de nueve carpetas. La serie aporta datos históricos y técnicos bastante completos, y de los planos ofrecemos una muestra en estas páginas. ■



Barca palangrera catalana, sin forro, para demostrar su estructura.
Cortesía Museo Marítimo Barcelona. Fotografía del autor.

Modelismo naval

COMO OBTENER DOCUMENTACION

Atendiendo a una carta recibida de don Eliseo Lloréns Bañón, de Valencia, quien se interesaba por el conocimiento de libros donde documentarse acerca de sistemas y técnicas para el desarrollo de su afición al modelismo naval, he redactado este trabajo, que deberá continuar en números sucesivos, con la esperanza de que su contenido le sea útil a él mismo y a otros amantes del arte naval en miniatura.

El logro de una buena documentación es premisa importante en todo trabajo de modelismo naval que se pretenda emprender de manera formal. Las fuentes donde puede adquirirse esta información son muchas y pueden ir desde la búsqueda de documentos en archivos hasta el estudio de determinados modelos de museo, cuando se trata de inquirir datos que no han sido investigados anteriormente. Dejando para otra oportunidad estos casos muy especiales, voy a referirme a las que pueden proporcionar enseñanzas, tanto a quienes se inician en este arte como a aquellos que, teniendo experiencia, quisieran aumentar su caudal de conocimientos. Son, concretando, los libros y los planos.

La bibliografía de ámbito internacional de que se dispone hoy es considerable. Yo diría que casi imposible de reunir sin un importante respaldo económico, ya que son bastantes los títulos difíciles de conseguir y muchos los que se vienen editando, tanto sobre la construcción de modelos, de forma específica, como acerca de barcos reales, que contienen documentación muy valiosa para los amantes del tema.

Los libros escritos en español no son muchos, en contraste con el gran número disponible en otros idiomas. Buena parte de ellos están oficialmente agotados, aunque creo que conviene buscarlos en buenas librerías y en las casas de libros viejos, porque aún es posible que quede en sus estantes algún ejemplar despreciado como pieza de menor interés.

Entre los dedicados a tratar acerca de la construcción de modelos, el título más antiguo escrito en castellano que conozco es "La barca palangrera", publicado por editorial Pedagógica, de Barcelona, en 1942. Es un sencillo librito que posee la difícil cualidad de hacer en unas pocas páginas la elocuente descripción de la barca, arboladura y terminología incluidas, acompañándolas de claros dibujos que permiten llevar a cabo un ejemplar sin pretensiones, pero sumamente interesante, de esta embarcación catalana.

La Biblioteca de Camarote de la "Revista General de Marina" publicó en 1953 "El arte de construir modelos de barcos y principales materiales que deben emplearse", de R. G. Veiga. Pese a su reducido tamaño y austera presentación, es, a mi modo de ver, una obra importante. Sin detenerse en detalles, el autor muestra ser un gran profesional, que describe los procedimientos clásicos de construcción del casco sólido y sobre cuadernas. Cuando habla de este último sistema lo hace como si de la construcción de un barco real se tratara. De lo que resulta un importante conocimiento en cuanto a la estructura del buque. Su aparejo y arboladura están referidos a la fragata como barco tipo, con nomenclatura y descripción de sus elementos.

Otra obrita pequeña, pero muy difícil para documentar la construcción de una goleta, es la que, escrita por Julián Amich, apareció en la

colección "Manuales Prácticos Molino", en la República Argentina, en 1949. Su autor es un escritor español a quien no es necesario presentar, ya que su obra es sobradamente conocida. Recordemos, por citar alguna de las más importantes, "Naves de antaño" y "Diccionario marítimo". Pese a su tamaño, reúne texto y buenas ilustraciones para llevar a cabo la obra con éxito, aunque será preciso estar dispuesto a hacer una ampliación de los planos de línea en razón de lo reducido de la ilustración correspondiente.

También editado en Argentina por la revista "Hobby" en 1955, apareció "Modelismo naval", de Luis Segal, un hábil constructor profesional de aquel país. Construye sus cascos por el procedimiento de talla de tacos o de tablas superpuestas, cuyo acabado finaliza con el forro adecuado. El libro aporta mucha información gráfica, con perfectos dibujos de elementos de maniobra como bitas, cabilleros, cabrestantes, molinetes, anclas, etcétera, así como de artillería naval de los tipos más adecuados a determinados modelos. Aporta a nuestra lengua algunos conocimientos procedentes de la bibliografía inglesa, por entonces ya abundante.

Julio O. Guillén, hijo del prestigioso almirante que fue académico de la Historia, investigador de rango internacional y autor del proyecto de la "Santa María", de Colón, para la Feria Internacional de Sevilla de 1929, es el autor de otro "Modelismo naval", muy útil para entrar en las peculiaridades de los navios de los siglos XVIII y XIX. En sus capítulos se tratan los aspectos del acabado y la ornamentación, para cumplir luego las etapas de arbolado, guarnido y aparejado, puestas de manifiesto a través de



Barcos en botella. Obra y fotografía del autor.

MODELISMO NAVAL

multitud de sencillos dibujos en los que se pormenorizan los detalles para facilitar su comprensión. En uno de los capítulos se incluye un plano de amarre de los cabos en cubierta, aspecto que olvidan con frecuencia ciertos autores y que ayuda a aclarar nuestras dudas al llegar a la fase de aparejado. El mismo autor escribió "Barcos en botella", verdadero tratado que describe las distintas técnicas de tan apasionante aspecto del modelismo y que acompaña de sugerencias para conformar los distintos escenarios que constituyen los entornos de estos barquitos, incluidos con todo su ambiente en su continente de cristal. Ambas obras fueron publicadas por editorial Doncel en 1963 y 1967, respectivamente.

La editorial Santillana, en su colección Aficiones, cuenta con el título "Iniciación al modelismo naval", cuya intención es la que el título expresa. Pese a lo breve, es de importante mérito, ya que su autor es un hábil, preciso y exigente modelista a quien tuve el gusto de conocer en una época de coincidencia en el "Elcano" y del que recuerdo con admiración las diminutas tallas que hacía para representar a cada uno de los miembros de la dotación, que colocaba en las cubiertas de su modelo.

Editorial Del Vecchi ha publicado también otra obra titulada "Modelismo naval", traducción de un libro italiano de Pagani, que trata el tema del modelismo estático e incluye otros aspectos como los modelos navegables y que al parecer está agotada.

Las obras dedicadas al estudio de la arquitectura naval y al arte de aparejar resultan de gran valor para aquellos que quieran tener un conocimiento más profundo de la nave y de su nomenclatura. Al hablar de ellas me referiré a los títulos que guardo entre mis libros preferidos, que cumplen la condición de brindar unas excelentes ilustraciones, muy útiles para el conocimiento de aquellos sistemas que han ido quedando relegados al olvido.

El "Curso metódico de arquitectura naval", de Monjo y Pons (1856), tiene dos partes: Un gran atlas que incluye planos de cascos de determinadas embarcaciones de la época y láminas con numerosos detalles característicos de la construcción naval en madera, como popas de

diversas clases, jardines, curvabandas talladas, tambuchos, pescantes de gata y de bote, sistemas de gobierno, etc., así como representaciones de los diversos tipos de aparejo. El tomo dedicado al texto, además de describir las imágenes del atlas, contiene interesantes datos acerca de proporciones de aparejo.

Un libro que he visto consultar como la biblia del aparejo y la arboladura a los más viejos y calificados contramaestres en mis años jóvenes era "El ancla de leva" (1868), traducido de una obra inglesa de Darcy Lever por el teniente general Vallarino. Tiene también dos tomos: uno de ilustraciones, el otro de apretado texto, descubre los procedimientos adecuados para llevar a cabo correctamente cada uno de los trabajos de arboladura. Las normas clásicas que regían longitudes y diámetros de las piezas de la arboladura, las medidas de la motonería y las menas de la cabullería resultan ser muy interesantes.

Para aquellos que piensen emplear textos extranjeros, les resultará de gran valor una obra publicada en muchos países y cuyo título en castellano es "De quilla a perilla" (Pastich, 1905). Se trata de un diccionario en cinco idiomas, cuya parte correspondiente al castellano estuvo realizada por el almirante Montojo. Su parte gráfica es extensa y comprende la arquitectura de los barcos de la época en que el vapor imponía su supremacía sobre la vela y, por tanto, conserva aún una parte dedicada al viejo sistema de propulsión.

Hay una serie de libros, presentados con gran esmero, en general traducciones de obras extranjeras, que contienen recopilaciones de datos del barco en sus detalles a través de maravillosas ilustraciones. Los más conocidos son "Las artes de la mar", de Tryckare, y "El buque", de Landström.

Hemos acabado con el espacio que se nos reserva sin haber conseguido más que hacer un precipitado repaso de la bibliografía en castellano. Dejamos para otra ocasión la extranjera y quizá precisemos de una tercera oportunidad para hablar de otras fuentes de información absolutamente necesarias, cuales son los planos y las visitas a los museos. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA.

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES DE MARZO

Mes muy movido, desde el punto de vista marítimo-meteorológico, el que acaba de finalizar. Fue un febrero con tan frecuentes temporales que solamente los dos últimos días dejaron de registrarse.

Se inició con una depresión de 984 mb, que, centrada en 40 N. 10 W., levantaba rachas atemporadas del S. al SW. entre los paralelos 43 y 50 N., el meridiano 15 W. y las costas occidentales europeas. Sin embargo, al día siguiente quedaban reducidas a la embocadura del estrecho y a las zonas de Alborán y Palos. El día 3 una fuerte depresión —de 952 mb— aparecía en 47 N. 42 W. y provocaba temporal del SW. en un radio de unas doscientas millas alrededor del punto 43 N. 28 W. El 4 se registra temporal del SE. en un radio de cien millas a partir de 49 N. 11 W., el cual está provocado por una depresión de 976 mb., que se sitúa en 52 N. 24 W. Al día siguiente son dos —por falta de una— las presiones que afectan a nuestras zonas, las cuales levantan intervalos de temporal de Poniente entre los paralelos 44 y 48 N., el meridiano 45 W. y las costas europeas. Además aparecen rachas atemporadas de Poniente en Alborán, Palos, Argelia, Baleares, León y Cantábrico. En cuanto a aquellas, se centran: una, de 992 mb., en Brest, y la otra, de 968 mb., en 48 N. 40 W. El 6 se registra temporal de componente W. entre los paralelos 38 y 48 N. y los meridianos 10 y 50 W. y rachas atemporadas del NW. en las costas valencianas y en el golfo de León. La depresión responsable está en 51 N. 47 W. El día 7 hay temporal del SW. al N. de las Azores, provocado por otra depresión de 988 mb. centrada en 49 N. 22 W. Además se registran rachas atemporadas del SW. en las proximidades de la estación oceánica "R" y en Finisterre. Esta última depresión —pero ya al día siguiente— se sitúa en 48 N. 33 W. y levanta temporal del W. entre los paralelos 38 y 45 N. y los meridianos 14 y 45 W. El 9 se profundiza la mencionada depresión hasta 964 mb., se centra en 47 N. 27 W. y provoca temporal del W. entre los paralelos 35 y 44 N. y los meridianos 13 y 45 W. El 10, la misma depresión aparecía en 46 N. 23 W., registrándose temporal del SW. en un radio de unas doscientas millas alrededor de 41 N. 21 W. Por otro lado, surgen rachas atemporadas de Poniente en Alborán y en la embocadura del estrecho. El día 11 continuaba la depresión —ya de 976 mb. y centrada en 48 N. 17 W.—, provocando intervalos de temporal

del NW. entre los paralelos 37 y 45 N. y los meridianos 10 y 30 W. También —del W.— en el estrecho. Al día siguiente vuelve a profundizarse la depresión —964 mb. en 50 N. 27 W.— y levanta temporal de Poniente entre los paralelos 38 y 48 N. y los meridianos 09 y 40 W., continuando además en el estrecho, aunque ya con cierta intermitencia. El 13, la misma depresión, se aproxima a la Península Ibérica, apareciendo —en las primeras horas— en 49 N. 10 W. y provocando temporal en las zonas atlánticas situadas al N. del paralelo 35 N., aunque desplazándose lentamente hacia el NE. Otra depresión —de 972 mb.— se localiza en 53 N. 35 W., y el anticiclón al W. de las Canarias. A mediodía aparece con dos centros de 976 mb.: uno en 49 N. 05 W. y otro en 54 N. 34 W. Entre ambos levantan temporal de Poniente entre los paralelos 40 y 50 N., el meridiano 30 W. y las costas europeas. Las altas presiones se localizan al S. del paralelo 30 N. A este día —precisamente— corresponde el mapa de olas de la figura número 1 adjunta, que está analizado a las 0600Z. La mar montañosa (oleaje de 9 a 14 metros) se extiende, como apreciarán, por la mayor parte del cuadrante NE. de Azores, tercio NW. de Finisterre, mitad W. de Vizcaya y extremo SW. de Gran Sol. La mar arbolada (seis a nueve metros) por el resto de las mencionadas zonas y por la del Cantábrico. En las demás atlánticas, mar gruesa a muy gruesa y en las mediterráneas, marejada a fuerte marejada. El día siguiente, la depresión aparece en 45 N. 15 W. y provoca rachas atemporadas del W. en el golfo de Vizcaya y en el estrecho, del NW. en Baleares y en el golfo de León y temporal de Poniente entre los paralelos 37 y 44 N., el meridiano 30 W. y las costas hispano-portuguesas. El 15 pasa ya al Mediterráneo la depresión, centrándose en 44 N. 07 E., pero siendo subsidiaria de otra situada sobre el N. de Francia. Levanta temporal en el Atlántico, al N. del paralelo 30 N. y al E. del meridiano 20 W. Y en el Mediterráneo, al S. del paralelo 39 N. También se registran intervalos de temporal de Poniente en Alborán. El día 16 disminuye la mar y amaina el viento por la mayor parte de nuestras zonas, quedando tan sólo temporal del NW. al N. de las Azores, rachas atemporadas de Poniente en Alborán y en la embocadura del estrecho e intervalos de temporal del N. en Finisterre y del NE. en Sahara. El 17 hay temporal de compo-

(Pasa a la pág. 43)

UN NAUFRAGIO EN LA GALEA

En 1960 obtenía Ramiro Pinilla el Premio Eugenio Nadal por su novela "Las ciegas hormigas", que podemos encuadrar en la corriente social de la narrativa entonces en boga. Un barco inglés de los que transportan el carbón desde Inglaterra a los altos hornos naufraga en la playa de La Galea, dejando desparramado sobre las rocas, "como el pus negro de una herida reventada", su

cargamento de mineral. En la noche horrible, casi de forma inmediata, se pone en marcha toda esa población heterogénea, en su mayoría emigrante, que habita en los barrios pobres de Algorta, Guecho, Barango, Sopelana y Neguri y que, como ciegas hormigas, bajan a la playa para llevarse el carbón.

"La noche es dura, sí —dirá uno de los

protagonistas—, pero llena de vida". Personajes como Pedro, Cosme, Sabas, Fermín... quedarán fijos, fuertemente grabados en el recuerdo alucinante de este gran relato.

Ofrecemos en esta "Antología" las primeras páginas de esta novela publicada por Ediciones Destino, S. L., Barcelona, con el número 197 de su colección "Ancora y Del fin".

Estaba junto al padre, mirando el barco de cinco mil toneladas que sabíamos se hundiría irremediablemente. La pertinaz lluvia había formado, sobre las alas del viejo sombrero del padre —traído de América por el abuelo hacía más de veinticinco años— una especie de foso circular que rodeaba la cúpula central, y así, el sombrero de lona semejaba un castillo antiguo. A cada movimiento de la cabeza, un chorro de agua caía, bien por el rostro o por las proximidades de las orejas, y luego se introducía por el cuello de la gastada trinchera, atada a la cintura con un cinturón rojo de cuero, para que el furioso viento no la ahuecara. No hablábamos, ni podíamos hacerlo. Parecía como si todas las tormentas anteriores, desde que el mar fue creado, no consistieran más que en ensayos previos para ofrecernos ahora aquella apoteosis de ruido, poder y espuma. A duras penas nos manteníamos en aquel borde de la costa de La Galea, a cien metros sobre las peñas. El agua había hecho que la trinchera del padre pareciera casi negra, de empapada que estaba. Cuando se la puso en casa, nada más venir el tío Pedro con la noticia del barco, era blanca, de un falso y leve blanco, un blanco enfermizo, de tan lavada que estaba. Faltaba una hora escasa para que anocheciera completamente.

Los ojos del padre, casi ocultos, ahora, entre los pliegues de la carne, en su esfuerzo por defenderlos lo mejor posible del vendaval, miraban fijamente en la dirección del barco, allá abajo, muy cerca ya de las rocas. Oíamos los gritos en lengua extranjera del capitán y los oficiales, y hasta sabíamos cuándo blasfemaban. Toda la tripulación se encontraba en cubierta, luchando con desesperación contra la muerte que cada vez se hallaba más cercana, encaramada en los agudos e inamovibles picos de las peñas costeras, contra los que rompían las olas furiosamente y la espuma era lanzada por los aires, poniendo, aquí y allá, toques blanquecinos en aquel cuadro de fondo.

—Es inglés —dijo el tío Pedro, sacando su media botella de vino—. Aún recuerdo algunas banderas.

Quitó a la media botella el corcho, limpió el morro con la chorreante manga de su abrigo y bebió un trago largo. Después se la pasó al padre, sin mirarle. El padre no se movió siquiera, aunque yo sabía que había tenido que ver el movimiento, y el tío Pedro la tapó y la guardó de nuevo con cuidado en el bolsillo de su abrigo.

Luego aparecieron los remolcadores. Hasta que salieron de los morros del puerto no los pudimos ver. Una cortina cerrada y húmeda, de color cambiante entre el gris y el blanco, se extendía a nuestro alrededor. Los tripulantes del barco también los vieron, porque en seguida formaron, del lado de los remolcadores, un grupo más nutrido que los otros.

—Sólo podrán salvar a los hombres —dijo el padre.

Uno junto al otro parecían dos caballitos de ti vivo, elevándose el primero cuando descendía el segundo, idénticos en aspecto y movimientos, como un par de gemelos de un parto del mar que continuasen con el cordón umbilical, que era lo que les unía por debajo del agua y los hacía navegar a idéntica velocidad. Sus máquinas trabajaban a la máxima presión, pero apenas avanzaban. Había momentos en que los dos desaparecían de nuestra vista, tragados por las enormes olas, que en seguida parecían vomitarlos. Se oía, a veces, el redoblar furioso de los poderosos motores, cuando las hélices salían del agua y giraban enloquecidas y desbocadas. Pasaron varios minutos y entonces fue necesario aguzar la vista para distinguir algo de lo que sucedía.

Los gritos de los tripulantes arreciaron. Uno de los remolcadores había conseguido acercarse al navío y parecía que iba a arrojar un cable sobre su cubierta. Por eso gritaban más los oficiales ingleses. Me adelanté un paso y estiré la cabeza, pero el padre, de un empujón firme, me retiró, no solamente hasta donde antes estaba, a su costado, sino hasta colocarme detrás suyo, de forma que, entonces, el viento apenas me molestaba, pues el padre hacía de muro.

—No debiste traer al chico en un día como éste —ol decir al tío Pedro.

—Debe acostumbrarse a todo —dijo el padre—. Es bueno que sepa bandearse solo. Luego también pienso llevarlo con nosotros...

—¿Luego? ¿Quieres decir que...?

—Sí. ¿Acaso no dijiste que el barco carga carbón?

Miré al padre, que en aquel momento tenía su sempiterna pajita en la boca y su punta se movía a impulso de los movimientos que la lengua imprimía al otro extremo oculto en la boca. Hasta entonces, no le había visto sus labios; aquella vez, no sé cuándo se la puso, ni de dónde la cogió. Simplemente, apareció allí. La movía sin cesar, lentamente, como en una rumia incompleta, sin mastigarla ni sacarla de su boca, haciéndola bailar con su lengua y el vaivén suave de su mandíbula inferior, sin separar los labios. Oculto tras su cuerpo, yo asomaba la cabeza por junto a su codo izquierdo, y así veía el rostro de costado. No pude apreciar su mirada, pero sabía que sus ojos refulgían vivamente, pues la expresión del resto de su rostro lo decía. Conocía aquella expresión muy bien: momentos antes de lanzarse a salvar al chiquillo que, en su descenso por el acantilado de La Galea, había quedado a mitad del

(Pasa a la página siguiente)

UN NAUFRAGIO EN LA GALEA

(Viene de la página anterior)

camino, en plena ladera, sin atreverse a subir ni a bajar, y las mujeres gritando en la playa, también la tenía.

—La abuela se ha puesto tan pesada rezando —dijo el padre—, que hasta Dios le ha tenido que hacer caso esta vez.

El estruendo que vino de abajo dio la impresión de que el mar se había roto en mil pedazos.

—¿Qué dices? —preguntó el tío Pedro, acercando a él la cabeza.

Por toda respuesta, el padre señaló con un simple gesto de su barbilla el lugar donde se hallaba el barco.

—Roto —casi gritó, para hacerse oír.

El barco, al verse libre del cable, se alejó del remolcador que lo había estado sosteniendo. La inercia acumulada después de tantos intentos baldíos por separarse apareció irresistible, y ella fue la que ayudó a la tormenta a arrastrar el barco a las peñas.

Entonces estuvimos seguros de que lo que nos anunció el tío Pedro era verdad. El extraño ruido no pareció algo nuevo, un sonido al que nuestros oídos no estaban acostumbrados, sino que resultó hasta familiar, como el chirrido de los goznes de una puerta que hemos de abrir varias veces al día. Fue un desgarramiento de entrañas. No resultó un verdadero choque, sino una superposición majestuosa: el barco se remontó y se posó sobre las rocas, como si quisiera, por fin, descansar en ellas. Podía pensarse que la sola fuerza del viento lo había levantado. Saltaron varias planchas y el carbón se desparramó como el pus negro de una herida reventada.

* * *

Recuerdo que recorrí todo el camino de vuelta al caserío entre el padre y el tío Pedro, con la cabeza inclinada, como ellos, como queriendo abrir brecha en el temporal. Retrocedimos, ya de noche, por toda La Galea, paralelamente a la costa, rebasando el viejo molino abandonado, hasta llegar al camino que desciende a la playa y conduce a nuestra casa. El ventarrón no nos abandonó un solo instante, ni la lluvia, azotándonos implacables. Creo que el padre me situó entre los dos para evitar que el viento me derribara, como lo hizo con el tío Pedro. Fue una racha de vendaval que le cogió desprevenido, quiero decir, que se estaba acordando entonces de algo ajeno a lo que estábamos: cayó hacia adelante, quedando con las rodillas y las palmas apoyadas en el barro blando, en el que se hundieron. Su rostro reflejó la mayor de las sorpresas. Pero como el padre no se detuvo, yo continué a su costado, y el tío Pedro se levantó al punto y dio unas largas zancadas hacia nosotros, hasta alcanzarnos. Tuvieron que pasar varios días, al llegar el fin de aquello que acababa de empezar, cuando me pude reír al recordarle caído sobre el barro, resoplando y mirándonos con sus ojos enrojecidos y adormilados, sobre aquella nariz grande y colorada, mientras el viento luchaba por hacer volar del barro la boina que ya había conseguido desprender de su cabeza. Después, los flecos de la trinchera no flotaron en el aire, como antes de caer, pues el barro mojado adherido a ellos los convirtió en excesivamente pesados. Tampoco se puso la boina, sino que la llevó en la mano, sin preocuparse de limpiarla ni de limpiarse las manos ni las perneras del pantalón.

Nuestro caserío era viejo, de más de cien años. Eso decía el padre, por lo menos. Sus abuelos lo habían tomado en arriendo por una miserable cantidad, y con él las tierras que lo circundaban, alrededor de diez mil metros cuadrados —sólo el padre sabía exactamente el número— de huertas y campos de hierba para el ganado. La mitad de su planta estaba ocupada por la vivienda, y la otra mitad por la cuadra. El desván tenía, bajo la cumbre del tejado, altura suficiente para que un hombre se desenvolviera sin tener que inclinarse. Sus paredes eran de un metro de espesor, de piedra cogida de la playa y subida en carretas de bueyes, para lo que no tuvieron que recorrer mucho trayecto, pues la nuestra era la vivienda más próxima a la playa de todo Algorta.

Llegamos al amplio portalón y nos despojamos de las pesadas botas. El padre abrió la puerta de la casa, y un agradable ambiente tibio y un delicioso olor a patatas cocidas nos recibieron. La madre abandonó el fogón y vino presurosa hacia mí, no pudiendo evitar que su boca dibujara un rictus de desagrado al ver mi aspecto. Me despojé en un santiamén de la capa de hule con choto, la colgó de una percha detrás de la puerta y salió de la cocina para regresar con un par de secos y remendados calcetines de lana, que me entregó. Entonces fue cuando me fijé en la mirada de la abuela.

Estaba clavada en el padre, pero la mano seguía moviéndose en la aguja, aunque no para coser el saco, sino para gastar en el movimiento la energía que habría empleado en hablar, en ordenar algo, y que no podía retener dentro de su cuerpo. Toda ella temblaba.

El padre y el tío Pedro se quitaron la trinchera y el abrigo, y la madre se adelantó a recogerlos. El tío Pedro se apresuró a sacar del bolsillo del abrigo la media botella de vino y a guardarla en el de la chaqueta, quedando visible todo el largo del morro. Las prendas fueron colocadas por la madre extendidas sobre los respaldos de dos sillas, y pronto se formaron sendos charcos bajo ellas, como ya se había formado otro, más pequeño, al pie de mi capa.

—No debisteis salir en un día como éste —dijo la madre—. Seguro que fuisteis los únicos en asomar la nariz por La Galea.

Iba yo a responder, pero el padre se me adelantó.

—Había más gente —dijo, pasándose la mano por la cabeza, ya despojada del sombrero de lona, que descansaba sobre su trinchera, en la silla—. Y todos ellos van a volver en seguida a por carbón.

Oí a la abuela cómo hacía chocar su lengua contra las encías vacías de dientes. La madre me miró, y luego al padre.

—Y él también vendrá —agregó éste—. Iremos los cuatro. Si queremos recoger el carbón suficiente para no tener que pasar frío este invierno, no podemos faltar ninguno. Quisiera que Bruno no estuviese cumpliendo el servicio militar.

Del lugar que ocupaba Cosma nos llegó un roce; todos volvimos la cabeza hacia él y vimos cómo se levantaba y salía de la cocina en silencio. Instantes después volvió con su escopeta de caza en la mano. Se sentó nuevamente, puso el arma sobre sus rodillas y miró al padre de un modo que no era ni duro, ni retador, sino apacible, casi diría risueño. Por unos momentos, él y el padre se miraron en silencio y, de pronto, oí la voz de la madre:

—Ya está la cena en la mesa. ■ Selección y pórtico: JOSE ASENJO SEDANO.

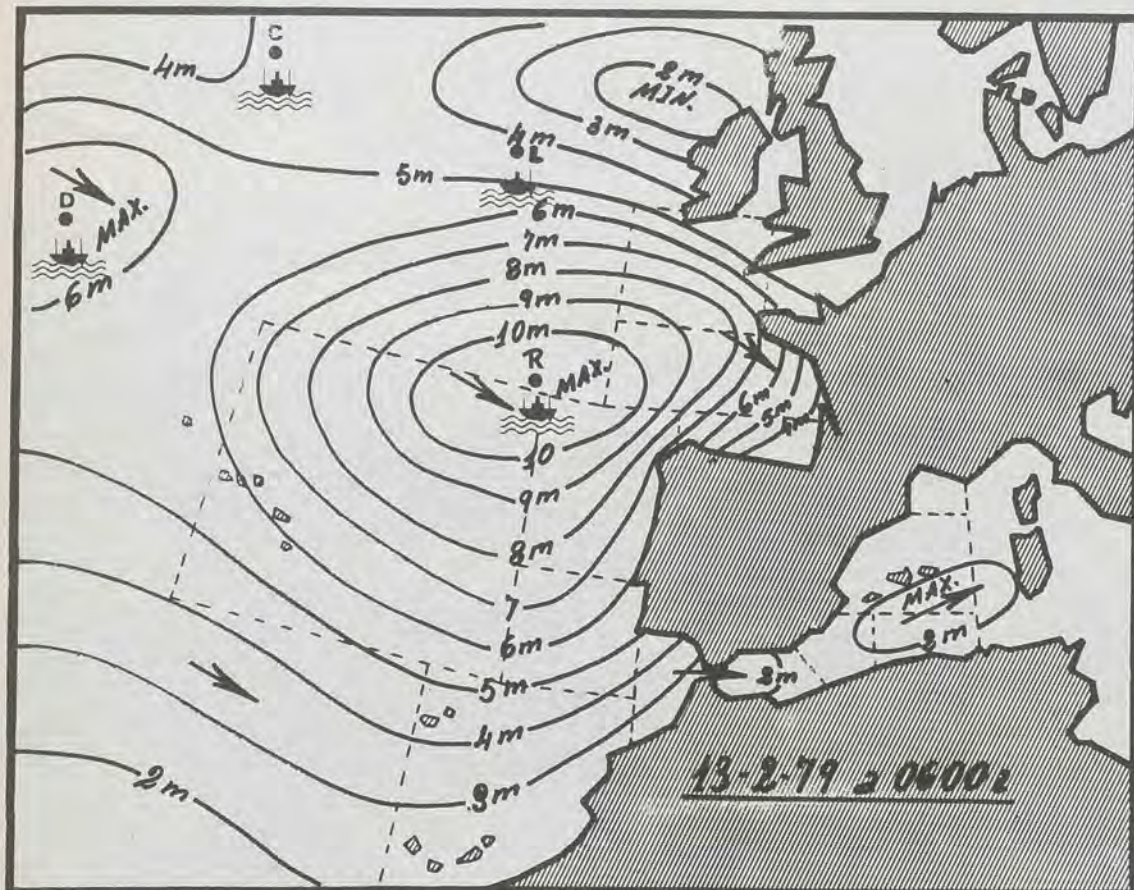


Figura número 1. Mapa de olas más significativo de los analizados durante el pasado mes de febrero, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde, como ven, a las 0600Z del día 13.

(Viene de la pág. 40)

nente N. en el golfo de León que, a lo largo del día, se va extendiendo hasta las Baleares y está provocado por la depresión del Mediterráneo. Es ya de 996 mb. y se centra en 43 N. 10 E. Otra, de 992 mb., aparece en 51 N. 22 W. y levanta intervalos de temporal de componente S. al N. del paralelo 45 N. y al W. del meridiano 15 W. El 18, esta última depresión se profundiza hasta 964 mb., pero se aleja hasta 58 N. 42 W. No obstante, provoca intervalos de temporal al N. del paralelo 47 N. y al W. del meridiano 07 W. Hay además rachas atemporales de Poniente en Alborán. Al día siguiente vuelve a amainar el viento, disminuyendo —por lógica secuela— la mar y sólo registrándose rachas atemporales del SW. por los alrededores de la estación

oceánica "R" y al N. de las Azores. El 20 se rellena la depresión hasta 980 mb., pero se aproxima hasta 41 N. 30 W. y levanta temporal del SW. en unas doscientas millas al S. del mencionado centro, que se prolonga por el NE. hasta Irlanda. El 21 solamente quedan rachas atemporales de W. al SW. en las proximidades de la estación oceánica "R". El 22 se rellena la depresión hasta 988 y se aleja —por la mañana— hasta 40 N. 40 W., pero provoca temporal de Poniente al W. del meridiano 29 W., si bien se desplaza hacia el NE. Pasado el medio día se profundiza hasta 984 mb. y aparece con dos centros: uno, en 40 N. 36 W. y otro en 47 N. 39 W., registrándose temporal de componente W. en el Atlántico, al W. del meridiano 20 W. Hay además rachas atemporales del N. al

NE. en Finisterre y del E. en Alborán. Al día siguiente —ya 23— la depresión se aleja hasta 47 N. 56 W., aunque provocando temporal de componente S. entre los paralelos 35 y 55 N. y los meridianos 23 y 30 W. y de Poniente entre los paralelos 35 y 44 N. y los meridianos 30 y 40 W. Esta situación se mantiene más o menos durante cuarenta y ocho horas, declinando claramente el 26 con la arribada, por el W., de un fuerte anticiclón que se extiende por toda la zona de Azores, el cual va afectando lentamente al resto de las zonas durante los dos últimos días de febrero con total ausencia de temporales.

Y en el capítulo de pronósticos medios para este mes de marzo vean —en primer lugar— la previsión del número previsto de días de temporal, según claramente apare-

ce en la figura número 2, en la que, por otro lado, las flechas indican la dirección dominante del viento cuando éste supera la fuerza 7 Beaufort. Como es natural, climatológicamente hablando, se incrementa —con respecto a febrero— el número de días de temporal. Razón tiene el refranero castellano —sabiduría popular fruto de muchos años— cuando dice aquello de que "por los tiempos cuaremales, los ponientes vendavales"...

La figura número 3 esquematiza el estado medio previsto del oleaje y su dirección dominante para el presente mes de marzo. Como de costumbre, las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo indican, para cada zona, el número de días en que la mar provendrá del correspondiente cuadrante. La cifra del centro del rombo representa el número de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan (en algunas zonas) hasta completar los treinta y uno que integran marzo, corresponden a direcciones confusas. Por otro lado, debajo o a la derecha de cada rombo aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También aquí tiene plena validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección de las olas, pues los días que —al sumar— faltan hasta completar los treinta y uno de marzo corresponden a oleajes confusos o intermedios.

Por fin, ya para terminar, la figura número 4 muestra bien claramente el reparto de las temperaturas superficiales del agua del mar (SST) previsto para el presente mes de marzo. En conjunto, con respecto a febrero, las temperaturas se mantienen muy estacionarias. Solamente en las zonas de Cádiz, Alborán, Palos y Argelia se aprecia un incremento de un grado. Y en cierto modo ello tiene una lógica explicación, pues los mapas medios previstos para este mes por el Centro Meteorológico Mundial dan temperaturas del aire inferiores a las normales de la época. Y ya saben que las del agua del mar en superficie suelen ser tan sólo ligeramente superiores a las de la capa de aire situada inmediatamente por encima. ■

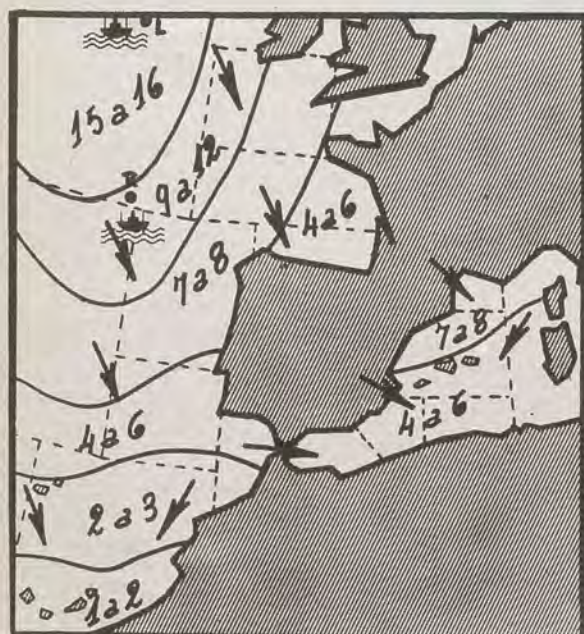


Figura número 2.—Previsión de días de temporal para el mes de marzo. Las flechas indican la dirección prevista de los vientos dominantes en días de temporal.



Figura número 3.—Estado medio previsto de la mar y dirección del oleaje para el presente mes de marzo.



Figura número 4.—Temperatura media prevista del agua del mar en superficie (SST) para el actual mes de marzo.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

**(Integrada en el Instituto
Social de la Marina)**

FUNDADA EN 1927

Le ofrece experiencia, confianza y seguridad