

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, CON LOS PESCADORES CANARIOS

En el transcurso de su viaje a Canarias, durante el pasado mes de abril, don Adolfo Suárez, presidente del Gobierno, dedicó buena parte de dos jornadas a establecer contacto directo con los trabajadores del mar.

Tuvo particular relieve su visita a la Casa del Mar de Tenerife, del Instituto Social de la Marina, donde impuso la medalla al Mérito Social Marítimo al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de la Restinga, y al término de los actos oficiales, en la cafetería de la propia Casa del Mar, conversó, durante largo rato, con los pescadores, los cuales le expusieron sus más acuciantes problemas.

El señor Suárez, quien en diversas ocasiones recordó su condición de antiguo funcionario del Instituto Social de la Marina, celebró otra reunión de trabajo con los trabajadores del mar de Lanzarote. De todo ello ofrecemos información desde la página 7 de este número.



EFFECTOS NAVALES

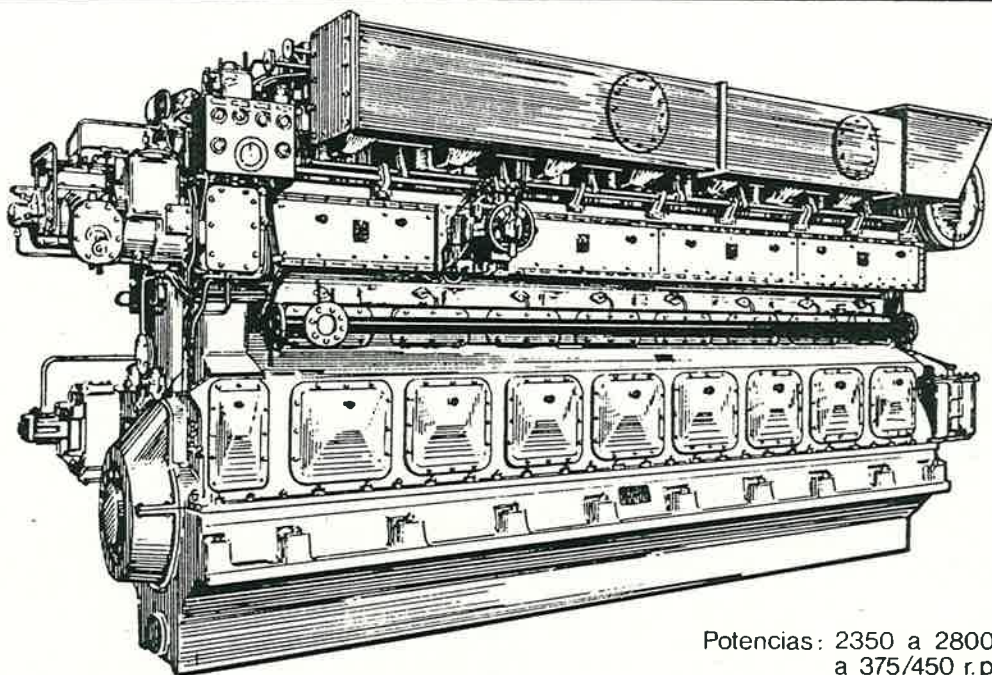
PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables cabullería, pinturas, ferretería naval, etcétera.

Suministros a la Marina en general

Santo Domingo, 1. CADIZ. Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

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-

Si desea ampliar datos señale la referencia

en la tarjeta de información y envíenosla. Es un servicio gratuito.

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.



Comatisa

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS
CONSIGNATARIOS - FLETADORES -
ESTIBADORES

FLOTA

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

Cádiz:
Avda. Generalísimo, 2
Tels. 27 46 50-27 46 54
Cables: Comatisa
Telex 76036 OSA

Puerto Santa María:
Muelle comercial, s/n.
Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa
Telex 76036 OSA

hoja del mar

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 y Publicaciones 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 Eguizabal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chilibida. Cartagena: Antonio Fernández Suárez. Castellón: Antonio González Sobaco. 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: Juan A. Padrón Albornoz. 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. 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 Berneo Arce.

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.
Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

hoja del mar

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.

SE INCREMENTARA LA ACTIVIDAD PESQUERA ESPAÑOLA EN MAURITANIA

MADRID.—Durante tres días se ha reunido en Madrid la Comisión mixta hispano-mauritana prevista en el protocolo de Acuerdo de Cooperación Económica y Pesquera, firmado entre los dos países, el pasado 26 de octubre de 1977, en Nuakchott. La delegación mauritana ha estado presidida por el ministro de Industria, Pesca y Marina Mercante, señor Abdellahi Uld Ismail, y la española, por el ministro de Transportes y Comunicaciones, Salvador Sánchez Terán.

En unas declaraciones a Europa Press, el ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Sánchez Terán, ha explicado el desarrollo y significado de las conversaciones mantenidas con la delegación mauritana, señalando que el Acuerdo firmado por los dos países en octubre tiene una gran importancia, no sólo en el campo económico, sino también en el aspecto político.

ECONOMIA Y POLITICA

“Desde el punto de vista económico —ha dicho el ministro—, España tiene faenando en aguas mauritanas, aproximadamente, 500 barcos, lo cual representa una ocupación de 7.500 personas. Es, por tanto, uno de los caladeros donde España tiene mayor actividad pesquera.

En el aspecto político, el ministro mauritano, Ismail, ha ratificado el criterio de su Gobierno sobre la españolidad de Canarias, públicamente, en la entrevista que tuvo con Su Majestad el Rey: “Y creo que las relaciones políticas son muy estrechas, muy fecundas y muy positivas entre España y Mauritania”.

Según el señor Sánchez Terán, “nuestras conversaciones han versado sobre tres grandes temas: el desarrollo del Acuerdo de pesca, la cooperación en transportes y comunicación, y, en tercer lugar, la participación de los ministros de Industria y Comercio en materia de cooperación industrial y comercial”.

PESCA

“En pesca —añadió el ministro—, el problema que hemos estudiado más a fondo ha sido el desembarco de pescado en Mauritania, para lo cual estamos estudiando la creación de una flota de barcos menores que los congeladores. Hemos analizado los temas del embarque de marinos mauri-

tanos y de la formación profesional, habiendo llegado a acuerdos concretos. España instalará un dispensario y una asistencia sanitaria y social en Noadibu para asistencia a los marinos españoles. Una misión española se trasladará próximamente a Mauritania para el desarrollo de lo previsto en los Acuerdos sobre formación profesional”. ■



Su Majestad el Rey recibió en audiencia, en el palacio de la Zarzuela, al ministro mauritano de Industria, Economía, Pesca y Marina Mercante, señor Abdellahi Uld Ismail, a quien acompañaba el ministro español de Transportes y Comunicaciones, don Salvador Sánchez Terán. (Foto: EUROPA PRESS.)

COMISION DEL SENADO ESTUDIA LA COMERCIALIZACION DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS

MADRID.—La comisión de comercialización de productos pesqueros del Senado ha acordado citar para su comparecencia a los directores generales del Iresco y de Política Interior.

En su reunión, los senadores Primo de Rivera (independiente) y Enrique Iparraguirre (socialista) denunciaron la excesiva diferencia existente entre el precio del pescado pagado en lonja y su venta en los mercados. Iparraguirre citó el caso del precio de la merluza en lonja, el pasado 3 de abril, por la que se pagaban 350 pesetas el kilo, mientras que el consumidor debía pagar 600 pesetas.

Los senadores Fernández Calviño (de UCD) y Paz Andrade (progresistas y socialistas independientes) se refirieron a la necesidad de lograr una mayor transparencia en los canales de comercialización del pescado fresco. Paz Andrade pidió que se tratase de colocar a la pesca en las mismas condiciones de situación fiscal que los demás sectores de la producción.

Se refirió también a la Ley financiera de Puertos Españoles, por la que se consiguió que la pesca fuese gravada en razón de peso y de la clase de mercancía y no con arreglo a su valor. No obstante, dijo, posteriormente “y según una pintoresca orden”, se sigue gravando a la pesca con relación a su valor y no conforme al texto de la Ley.

El presidente de la Comisión, Joaquín Navarro Esteban (PSOE), comentó la necesidad de pedir una prórroga de un mes, hasta el 15 de junio, para que la comisión presente su informe sobre la comercialización de los productos pesqueros. ■

REUNION DE PARLAMENTARIOS DEL P.S.O.E. CON DIRIGENTES DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

MADRID.—Se ha celebrado la primera reunión entre el grupo parlamentario del Partido Socialista y el Sindicato Libre de la Marina Mercante para tratar la problemática que afecta a los trabajadores de este sector.

En esta reunión se buscaron soluciones a la vigente Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, que estiman caduca y desfasada con las necesidades actuales de los trabajadores de la flota.

Asimismo, se planteó la marginación del marino, buscando un tratamiento de acuerdo con las necesidades que tiene planteadas para conseguir la plena integración en la sociedad. ■

REGRESAN DE BOSTON LOS ARRASTREROS

Los americanos imponen un tipo de malla absurdo

VIGO.—A consecuencia del nuevo tipo de mallas impuesto a los barcos españoles que faenan en el área de Boston, por las autoridades pesqueras norteamericanas, 21 de los 23 arrastreros que pescan calamar y pota en aquellos bancos han decidido regresar a sus bases en Galicia.

Una de las nuevas asociaciones de armadores de pesqueros de altura nacidas a partir de la Cooperativa de Armadores de Altura de Vigo, envió una delegación de seis personas a Estados Unidos para negociar con las autoridades de aquel país el monto total de los cupos asignados a la flota española y presumiblemente la imposición de la administración pesquera de aquel país de los nuevos tamaños de malla impuestos a nivel mundial y que los americanos deseaban imponer a todos los que pescasen en sus aguas.

Estas negociaciones no deben haber obtenido resultados positivos. La nueva malla de 60 milímetros impuesta por Norteamérica a nuestros pesqueros ha provocado la reacción prácticamente unánime de abandonar aquellos caladeros por los perjuicios que ese nuevo mallaje ocasiona a los arrastreros. La nueva dimensión impuesta no permitirá la captura de potas y calamares de poco tamaño, precisamente los más abundantes y los que alcanzan una cotización en el mercado.

De acuerdo con las nuevas técnicas de los biólogos de todo el mundo ocupados de la explotación pesquera de los océanos se ha impuesto en los últimos años una nueva dimensión del cuadrado de la malla de las redes, esta nueva dimensión fijada en 70 ó 60 milímetros según las zonas de que se trate, se ha previsto a partir de las especies que mantienen una forma y un tamaño constante, pero precisamente los cefalópodos, provistos de un diminuto esqueleto, no mantienen constantes sus formas siendo capaces de reducir su contorno a base de estirar su bolsa lo que les permite atravesar una malla por la que en actitud normal no cabrían. De aquí que no parezca lógico aplicar estas dimensiones en las mallas para la captura del calamar y la pota.

Aparte de esto, la disposición norteamericana convierte automáticamente en inservible todo el aparejo de pesca de los arrastreros, haciéndola además en mitad de la campaña. ■



El guardacostas norteamericano "Vigorous", vigila al pesquero español "Costa de Noruega". Newark (Nueva Jersey). La telefoto —de Efe/Upi— fue obtenida el pasado 13 de abril.

ESTADOS UNIDOS MULTA CON OCHO MILLONES DE PESETAS A UN PESQUERO ESPAÑOL

VIGO.—Las autoridades marítimas norteamericanas han impuesto una multa de ocho millones de pesetas al pesquero "Costa de Noruega", de la empresa Pescanova, de Vigo. El citado pesquero fue apresado el pasado día 12 de abril cuando

faenaba en aguas de Boston, al parecer por utilizar redes de 60 milímetros. En medios pesqueros de Vigo se considera que el buque fue víctima de un acto de piratería, por lo que consideran indignamente la citada sanción. ■

LOS RECURSOS MARINOS ESTAN EN PELIGRO

MADRID.—"Los recursos del mar están en peligro", manifestó un portavoz del Centro Internacional de Formación en Ciencias Ambientales para países de habla española, organismo con sede en Madrid, creado merced a un acuerdo entre el programa de Naciones Unidas para el medio ambiente y el Gobierno español.

"Esta es la razón —sigue— para la convocatoria de un curso de formación para especialistas españoles y de Iberoamérica sobre 'El mar y su degradación', que se iniciará en San Pedro del Pinatar (Murcia) dentro de un mes".

"Es cierto —dice el citado portavoz— que las tres cuartas partes de la superficie del globo están cubiertas por el agua del mar, lo que supone una gigantesca masa de agua de 1.350 millones de kilómetros cúbicos, pero sin embargo, el mar se está convirtiendo en un vertedero, ya que la mayoría de las acciones del hombre se efectúan sobre profundidades que llegan hasta 200 metros, es decir, la banda litoral". ■

CONTACTOS PARA AMPLIAR EL ACUERDO PESQUERO HISPANO-LUSITANO

VIGO.—A petición de la administración pesquera de Portugal, un grupo de biólogos españoles del Instituto Español de Oceanografía se entrevistó en Lisboa con autoridades pesqueras portuguesas, en un primer contacto para la ampliación del acuerdo pesquero bilateral, firmado en 1969 y con una vigencia de veinte años. El convenio vigente entre los dos países ibéricos establece, entre otras cláusulas, la libertad de las dos flotas para pescar en todo el perímetro peninsular en una franja fijada entre las seis y las antiguas doce millas de aguas litorales. La ampliación a doscientas millas adoptada por las dos partes introduce una serie de variantes en la situación pesquera, por las que el Gobierno portugués estimó necesaria la revisión de este acuerdo.

El punto de vista manifestado por la administración pesquera portuguesa expuesto los pasados días 3 y 4 de abril a la delegación española, establece que a lo largo de varios años, la flota pesquera española debe retirarse paulatinamente de la franja fijada en el acuerdo de 1969 y pasar a faenar fuera de las doce millas.

En la zona fijada por este acuerdo, aparte de la flota pesquera de Almería y Cádiz que sube calando sus redes hasta la altura de Lisboa, en la costa Norte de Portugal faenan principalmente arrastreros con base en Marín, Bous de Vigo, la flota de cerco de las Rías Bajas y trasmalleros de esta zona. Los palomeros que calan sus palanques en aguas portuguesas suelen hacerlo fuera de las doce millas. Otro asunto que se suscitó durante la reunión fue el de la

pesca de túnidos dentro de las doscientas millas de las islas Azores.

Los pesqueros españoles empiezan la captura del bonito en esas aguas. El bonito va de las proximidades de Azores a aguas españolas para pasar después a aguas comunitarias y seguir hasta el Norte de Gran Bretaña, las impresiones de la delegación hispana apuntan a que este segundo tema será resuelto sin provocar perjuicios económicos a ninguna de las dos partes.

Al regreso de la delegación española de Portugal, el Instituto Español de Oceanografía comenzó los trabajos para facilitar a la Administración los datos necesarios para plantear las bases de negociación. Para la sección de pesca del Instituto comenzó ya la tarea de recogida de datos para completar toda la documentación necesaria para evaluar el monto de las capturas en aguas portuguesas, el esfuerzo pesquero que se realiza en aquellas aguas y los beneficios económicos obtenidos del mismo, aparte de las artes empleadas.

SITUACION DRAMATICA EN EL SECTOR NAVAL

MADRID.—Ocho factorías españolas de construcción naval tienen en avanzado estado de fabricación (algunas incluso a flote) su última unidad contratada, y mantienen un promedio del 60 por 100 de su plantilla paralizada, según la Asociación de Constructores de Buques Navales.

La desesperante pasividad en el tratamiento de los problemas que aquejan a la industria naval en nuestro país ha sido denunciada por esta Asociación de Constructores Navales Españoles, Construnaves, a su Boletín de Información sectorial.

Desdichadamente —dice—, la potencial efectividad de las prometidas medidas de apoyo se reduce con el transcurrir de los meses, y el sec-

tor camina hacia una agonía de incalculables repercusiones industriales y sociales.

Señala Construnaves que la tensión social crece en las factorías, la situación financiera de las empresas se agrava y se agota la reserva de pedidos a un ritmo preocupante.

Al comienzo del segundo trimestre, la cartera de pedidos apenas supera 1,5 millones de TRB, una vez descontadas las unidades ya terminadas pero con dificultades de entrega.

Aun en aquellas empresas de cartera más saneada se acusa una parcial inactividad en sus departamentos técnicos que se extenderá inevitablemente a los talleres de preelaborado en los próximos meses, incluso en el caso bastante improbable de que produjeran pedidos

de importancia en forma inmediata.

La demanda nacional está paralizada por los actuales condicionantes de financiación interior y en el mercado de exportación resultan insuficientes las tímidas medidas globales de estímulo, anunciadas ya.

El sector —dice Construnaves— no pretende eludir las dolorosas operaciones quirúrgicas de saneamiento, exigidas por las condiciones futuras de mercado.

Si no se protege eficazmente el sector —dice finalmente—, peligrará la totalidad de una industria que ha contribuido al desarrollo y empleo regional, al crecimiento de nuestros medios de comunicación y al prestigio exterior de nuestra producción industrial. ■

EL TAMAÑO DE LAS MALLAS

El convenio pesquero vigente con Portugal establece que las mallas mínimas a emplear en aguas portuguesas y españolas no debe ser menor de 40; en la reunión de Lisboa se apuntó a la delegación española que el tamaño que debía adoptarse debía llegar a 70, que es el tamaño legal vigente en la mayor parte del mundo.

Este primer contacto tiene que dar paso en un futuro próximo a la exposición de la contraoferta española y a la ampliación definitiva del convenio. De momento todo está pendiente del conocimiento exacto de los datos que la administración necesita para plantear la negociación a partir de unas cifras fiables. ■

TIPOS DE COTIZACION AL REGIMEN DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR PARA 1978

MADRID (Redacción).—En el "B. O. E." del pasado día 14 de abril se publica una Orden del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, por la que se distribuyen los tipos de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar durante 1978. Tal disposición dice lo siguiente:

"El artículo 19 del Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, dispone que la base y tipos de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar serán los mismos establecidos en las normas del Régimen General. En el propio precepto se dispone, en los números 2, 5 y 6, que los trabajadores se clasificarán en tres grupos a efectos de cotización, con coeficientes correctores para los comprendidos en los grupos 2.º y 3.º, y que la distribución especial de tipo entre las diversas contingencias se efectuará por Orden ministerial.

El Real Decreto-Ley 4/1978, de 24 de enero, dispone en el artículo 1.º, 3, que los tipos y bases de cotización establecidos en el Régimen General sean de aplicación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Publicada la Orden ministerial de 13 de febrero de 1978, que distribuye los tipos de cotización del Régimen General durante 1978, se hace necesario efectuar lo propio en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Personal, Gestión y Financiación y de Prestaciones, dispone:

Artículo 1.º La cotización al Régimen Es-

pecial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, durante el año 1978, se efectuará tomando como base las remuneraciones efectivamente percibidas por los trabajadores, con aplicación de las tarifas y límites mínimo y máximo fijados para el Régimen General.

Art. 2.º 1. Durante 1978, el tipo de cotización al Régimen Especial aplicable tanto a la base tarifada como a la complementaria individual, será el 34,30 por 100 establecido por el artículo 1.º del Real Decreto-Ley 4/1978, de 24 de enero, y se aplicará a la cobertura de las distintas contingencias y situaciones de dicho Régimen, excluida la contingencia de desempleo y las de accidente de trabajo y enfermedad profesional.

2. Para la cobertura de la contingencia de desempleo, referida exclusivamente a los trabajadores del grupo 1.º, únicos incluidos en su protección, durante el período a que se refiere el número anterior, se aplicará el tipo del 2,70 por ciento sobre la base de cotización correspondiente a accidente de trabajo y enfermedad profesional, del que el 2,35 estará a cargo del empresario y el 0,35 a cargo del trabajador.

Art. 3.º A las empresas y trabajadores que resulten incluidos en los grupos 2.º y 3.º a que se refiere el artículo citado de la ley reguladora

del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se les aplicará sobre sus bases de cotización los coeficientes correctores señalados en la Orden de 22 de noviembre de 1974 en relación con la de 11 de agosto de 1970.

Art. 4.º El tipo único de cotización aplicable se distribuirá entre las diversas situaciones y contingencias cubiertas en este Régimen Especial, en la forma que se establece en el anexo de la presente Orden.

El mencionado tipo se reducirá en la fracción correspondiente a protección familiar respecto a empresas y trabajadores por cuenta ajena incluidos en el grupo 3.º de cotización, y en dicha fracción y en la correspondiente a incapacidad laboral transitoria derivada de enfermedad común o accidente no laboral, respecto de trabajadores por cuenta propia.

DISPOSICION FINAL

Se faculta a las Direcciones Generales de Personal, Gestión y Financiación y de Prestaciones para resolver, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, cuantas cuestiones de carácter general puedan plantearse en aplicación de lo dispuesto en la presente Orden, que entrará en vigor el 1 de enero de 1978 y será aplicable a partir del día 2 de igual mes y año, por lo que se refiere a las cotizaciones por trabajadores cuya forma de retribución sea semanal.

ANEXO

Distribución de los tipos de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 1978

Sobre Base Tarifada y Complementaria

Aplicaciones	Empresa	Trabajador	Total
1.1. Asistencia sanitaria por enfermedad común o accidente no laboral	9,52	1,68	11,20
1.2. Instituciones sanitarias	1,48	0,26	1,74
2.1. Incapacidad laboral transitoria derivada de accidente no laboral o enfermedad común	2,43	0,43	2,86
2.2. Invalidez provisional derivada de enfermedad común o accidente no laboral	0,35	0,06	0,41
3. Protección a la familia	1,83	0,32	2,15
4. Servicio de Empleo y Acción Formativa	0,15	0,03	0,18
5.1. Servicios Sociales de Asistencia a Subnormales y de Recuperación y Rehabilitación de Minusválidos Físicos y Psíquicos	0,12	0,02	0,14
6.1. Invalidez permanente y muerte y supervivencia derivadas de enfermedad común, jubilación, acción formativa y otros servicios sociales no mencionados expresamente en este cuadro	13,12	2,32	15,44
6.2. Servicio Social de Asistencia a Pensionistas	0,15	0,03	0,18
Totales	29,15	5,15	34,30

NOMBRAMIENTO DE DELEGADOS DEL I.S.M. EN CASTELLON Y CARTAGENA

MADRID.—Por el presidente del ISM han sido nombrados los siguientes delegados provinciales del organismo: de Castellón, don Antonio Fernández Suárez, y de Cartagena, don Ricardo Urquidi Guemes.

El señor Fernández Suárez, técnico del ISM, y que hasta el presente nombramiento era delegado del organismo en Cartagena, sustituye en Castellón a don Antonio González Sobaco, quien cesa en el cargo por jubilación.

El señor Urquidi, técnico del ISM y capitán de la Marina Mercante, desempeñaba hasta el momento de su designación el cargo de jefe de Seguridad Social en la delegación del Instituto en Bilbao. ■

RESOLUCION SOBRE SALARIOS PARA LOS TRABAJADORES PORTUARIOS

MADRID (Redacción).—Por una Resolución del Ministerio de Trabajo aparecida en el "B. O. E." el pasado día 14 de abril, se interpreta la Orden de 29 de marzo de 1978 aprobatoria de la nueva tabla de salarios base-hora para los estibadores portuarios y se dispone el incremento de las tarifas de incentivos.

Tal Resolución dice lo siguiente: "Que, dada la diversidad de sistemas retributivos establecidos en los puertos españoles, se hace preciso interpretar que, en cumplimiento de la Orden ministerial de 29 de marzo de 1978, ningún estibador portuario sujeto a tarifas de incentivo o que tenga jornales primados superiores en un 25 por 100 a los de la tabla salarial vigente hasta la entrada en vigor de dicha Orden, o que perciba retribuciones mixtas de uno y otro sistema, podrá devengar legalmente por todo concepto y durante el tiempo de vigencia de la mencionada Orden cantidades que excedan en un 20 por ciento de las retribuciones devengadas en 1 de abril de 1977 estimadas en circunstancias homogéneas". ■

PESQUEROS VASCOS DETENIDOS EN AGUAS COMUNITARIAS

BILBAO.—Otros dos pesqueros de altura fueron detenidos por faenar sin licencia dentro de las aguas comunitarias, esta vez irlandesas, y conducidos al puerto de Cork.

Se trata del "Isori-Ereka", de pesqueras Int-xorta, y "Nautica", de Francisco Araujo, armadores de Ondárroa (Vizcaya).

Se da la circunstancia de que el "Nautica" fue detenido anteriormente por una patrullera francesa.

En esta ocasión, un guardacostas irlandés condujo a los dos barcos españoles hasta el citado puerto, donde se solicitó a los armadores una fianza de mil libras.

Ultimamente se han recrudecido las medidas de las autoridades marítimas comunitarias contra los pesqueros españoles y durante doce días fueron detenidos catorce pesqueros.

Además de los dos citados, se encuentran apresados en este momento el "Playa Ederra", de Francisco Ibarluza, de Ondárroa, en el puerto francés de L'Orient.

En otro puerto francés, la Pallice, están detenidos tres barcos de pesca españoles: el "Goizalde", de Goizalde, S. A., de Ondárroa, y el "Costa de Islandia", de José Irastorza, y "Hermanos Arias", de Manuel Arias, ambos de Pasajes (Guipúzcoa).

A los armadores de estos tres últimos barcos les fue solicitada una fianza de 40.000 francos por unidad, que ya fue depositada.

Asimismo, se pidió el decomiso de la pesca y un saco de red por barco. Sin embargo, las autoridades marítimas francesas cambiaron de opinión y ordenaron quitar por completo los aparejos de los tres pesqueros. Tal decisión fue suscitada, al parecer, porque en el momento del apresamiento otros dos pesqueros, según se cree de Ondárroa y a los que no se les había recogido el "roll", se dieron a la fuga.

A esta confiscación de los aparejos se han negado por completo las tripulaciones, ya que supondría la pérdida de unos dos millones de pesetas por barco, más permanecer inactivos unas dos semanas mientras los pesqueros volverían a ser aparejados. ■

MEDITERRANEO: PROHIBIDO EL ARRASTRE EN FONDOS INFERIORES A 50 METROS

MADRID.—Por una Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, publicado en el "Boletín Oficial del Estado" el 11 de mayo, se modifica una anterior sobre pesca de arrastre en el Mediterráneo.

Esta modificación se refiere a la norma quinta de la Orden de 30 de julio de 1975 ("BOE" número 193), que trata de vedas.

Entre otras cosas, la nueva norma establece que la pesca con artes de arrastre de cualquier tipo queda prohibida con carácter general en fondos menores de 50 metros. La pesca "costera o litoral" sólo se ejercerá, como máximo, durante cinco días a la semana, y el horario máximo será de dieciséis horas diarias, salvo excepciones. ■

Un invento con grandes posibilidades

PESCA DE ARRASTRE CON ELEVACION DE REDES MEDIANTE FLOTADORES

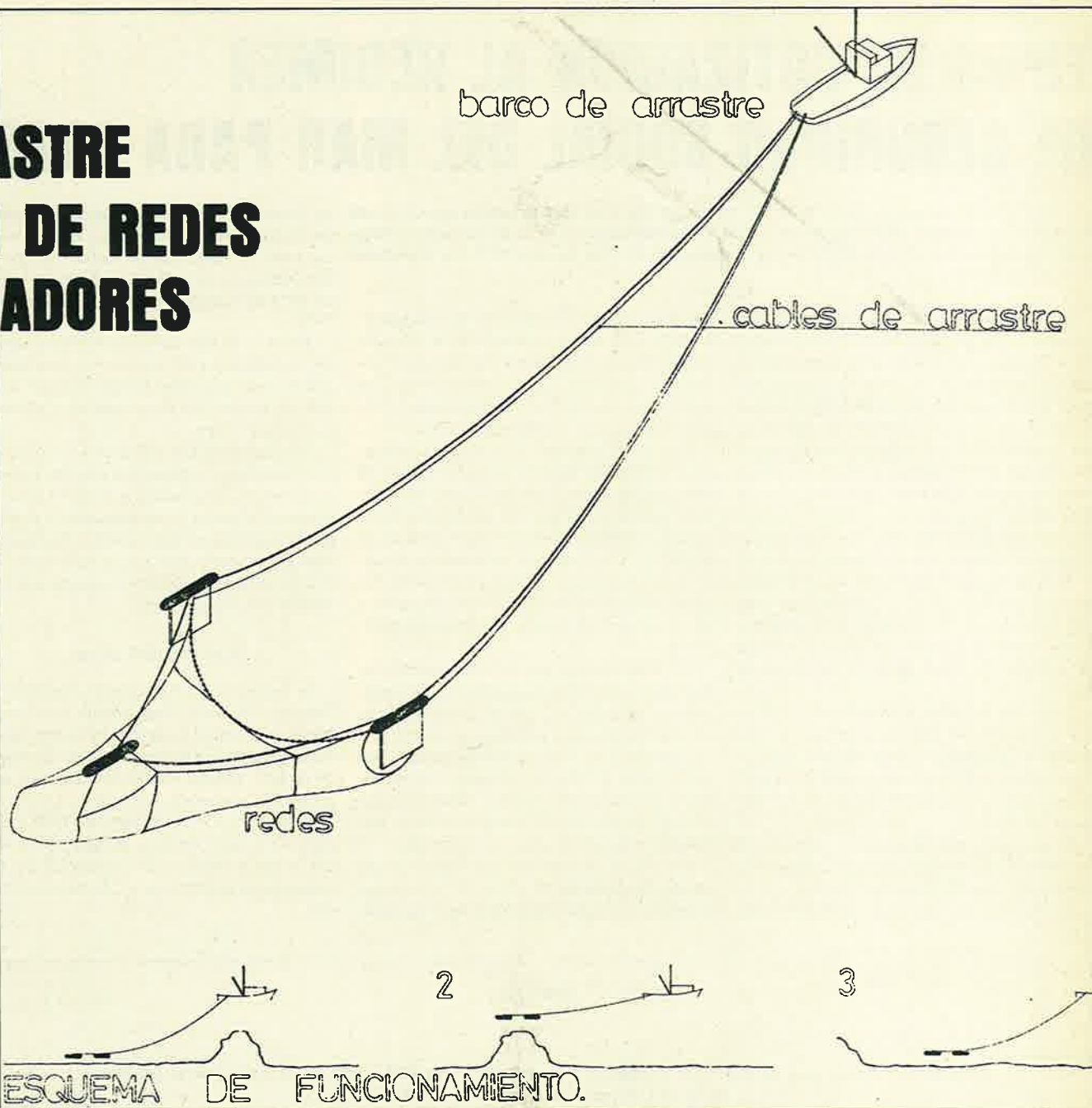
LAS PALMAS (para HOJA DEL MAR).—Don Manuel López Villanueva, con domicilio en Las Palmas de Gran Canaria, es el inventor de un sistema de pesca de arrastre con elevación de redes mediante flotadores.

Consta este sistema de tres flotadores alimentados con aire comprimido desde el buque, mediante una manguera de alimentación. Cada puerta lleva un flotador, y el tercero va situado en el copo.

CONTROL DE LA RED

La misión de estos flotadores es subir y bajar la red a voluntad, según el relieve del fondo marino. En uno de los flotadores, situados en las puertas, va acoplada una sonda con un repetidor en el buque para conocer en todo momento la altura de las redes sobre el fondo. Estos flotadores llevan unos compartimentos estancos con objeto de contrarrestar su propio peso y mantenerlos en todo momento en equilibrio.

En el momento de largar el flotador al agua, éste, por su propio peso, se inunda, entrando el agua por su parte inferior y expulsando al mismo tiempo el aire por la manguera de entrada del mismo. Lleno de agua en el fondo y prestando servicio, para subirlo se le inyecta la cantidad de aire necesaria para darle la altura adecuada, y si se desea elevarlo a la superficie, se le debe inyectar aire hasta llenarlo en su totalidad, expulsando el agua.



VENTAJAS

La manguera de alimentación puede ser única para los tres flotadores. Esta manguera irá enrollada en un carretel aparte, y los flotadores que tienen las puertas son

solidarios a las mismas por la parte superior de éstas.

El flotador del copo va sujeto por cuatro puntos al mismo.

Este sistema permite pescar a distintas

profundidades con independencia de la velocidad del barco, salvar obstáculos del fondo y librar con facilidad a la red de todos los obstáculos en los que pueda quedar sujeta.

I. C. C. A. T. PREMIA LA RECUPERACION DE TUNIDOS MARCADOS

MADRID.—En el último sorteo de marcas de 1977 organizado por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), se concedieron dos premios de 300 dólares. Uno de ellos correspondió a la marca número 5.107, recuperada por Manuel da Silva (Portugal), patrón del "Centauro"; otro premio se adjudicó a Wang Jung-En (China-Taiwan), del barco "Ruey Yih número 2", por la marca número 0072.

El acto del sorteo tuvo lugar el 14 de abril de 1978 en la Secretaría de ICCAT, Madrid, España. Asistieron al mismo científicos y autoridades de la administración pesquera.

La lotería se celebra anualmente con el fin de estimular a las personas que capturan túnidos previamente marcados por científicos durante cruceros es-

peciales, a que devuelvan las marcas a los organismos pertinentes.

La marca 5.107 había sido colocada en un patudo de 51 cm. por la tripulación del barco de investigación "La Pelagia", del ISTPM, el 1 de junio de 1977, a 34° 51' N.-15° 52' O. Fue recapturado por un barco de cebo el 8 de junio de 1977, 6 millas al Norte de Porto da Cruz, Madeira, a 33° N.-16° O., aproximadamente.

La marca 0072 había sido colocada en un atún blanco de 47 cm., por la tripulación del mismo barco, "La Pelagia", el 26 de junio de 1973, a 38° 28' N.-22° 07' O. La temperatura del agua era de 18° 70 C. Fue recapturado por un palangrero el 18 de diciembre de 1976 (1.271 días más tarde) a 36° 22' N.-39° 46' O. Su peso era de 12 kg. ■



Va a comenzar el sorteo.



El presidente del Gobierno, durante su discurso.

El presidente Suárez, en la Casa del Mar de Tenerife

"EL GOBIERNO NO QUIERE FRUSTRAR TANTAS ESPERANZAS"

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El presidente del Gobierno, don Adolfo Suárez, visitó las islas Canarias del 20 al 26 del pasado mes de abril para conocer de cerca la problemática del archipiélago. Entre los actos celebrados y por lo que a nosotros afecta, destacaremos el hecho de su visita a la Casa del Mar de esta capital, en el transcurso de la cual escuchó las peticiones de los patrones mayores de las Cofradías, a los que agradeció la sinceridad de sus exposiciones y manifestó su deseo de fundamentar las esperanzas expuestas.

El presidente del Gobierno, en su visita a la Casa del Mar, estuvo acompañado por los ministros del Interior y de la Presidencia, asesor presidencial, presidente del ISM, presidente de la Junta de Canarias, gobernador civil, presidente del Consejo Provincial y delegado, así como por otras autoridades.

URGENTE NECESIDAD DE TRANSFORMACION

El primero en hacer uso de la palabra fue el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Alcalá, don Antonio Herrera, quien habló de los problemas del sector pesquero de bajura y se refirió a la necesidad urgente de transformación de la flota de tal manera que se obtuvieran los máximos rendimientos con los mínimos esfuerzos. Para ello, propuso una serie de puntos entre los que destacan la necesidad de los refugios pesqueros, planes de pesca y vigilancia, organización del sector a nivel regional y una clara protección sanitaria.

A continuación intervino el patrón de la Cofradía de Los Cristianos, señor Espinosa Linares, quien hizo referencia a la marginación del sector en Canarias, y para ello propuso evitar buques no rentables, favorecer los créditos robusteciéndolos al máximo, procurar la profesionalidad de los armadores, coordinar la construcción y renovación de la flota con una real evaluación de los recursos y de las modalidades pesqueras.

Asimismo manifestó la necesidad de crear un órgano regional asociativo que defienda los intereses de los pescadores y armadores; que se estudie una solución adecuada de la comercialización de la pesca para que se efectúe directamente por los pescadores, a cuyo fin se precisan lonjas para la subasta del pescado, así como cámaras frigoríficas y centros propios de abastecimiento de hielo. Solicitó también que se creen en los centros oficiales de Formación Profesional del sector pesquero departamentos encarga-

dos de impartir enseñanzas por los puertos costeros; "dicho en otras palabras —manifestó el señor Espinosa—, creación de una escuela móvil que con cursos monográficos eleven el nivel técnico de los pescadores profesionales a cualquier escala. Finalizó el patrón mayor de la Cofradía de Los Cristianos solicitando que el Instituto Social de la Marina complete los servicios asistenciales, procurando acercar las prestaciones médico-quirúrgicas a aquellas localidades en que por su lejanía, aislamiento y dispersión se hacen más necesarios.

A continuación tomó la palabra el delegado provincial del ISM, don Federico Pérez Piñar, el cual manifestó en nombre del sector pesquero el agradecimiento por la visita del presidente Suárez. Al término de su parlamento le hizo entrega, como recuerdo, de una bonita maqueta naval.

HOMENAJE A LAS FAMILIAS PESCADORAS

Habló a continuación el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, el cual, tras agradecer al presidente Suárez su gesto de cordialidad y de humano afecto, solicitó del mismo que entregase la Medalla al Mérito Social Marítimo al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de La Restinga, "otorgada como premio —dijo— a un humilde colectivo que se encuentra en lo más meridional de la isla de El Hierro, en un extremo punto costanero de nuestra Patria, donde cincuenta familias viven del mar y para la mar en la incertidumbre de la pesca, en el aislamiento de la lejanía".

A continuación se refirió a los problemas pesqueros de la provincia, resaltando la conveniencia de que dichos problemas encuentren su solución en el marco de una política regional, adecuada, del sector. "En el caso concreto de Canarias —afirmó—, sus problemas pesqueros deben dividirse y merecer tratamientos específicos. Lo contrario conduce al confusionismo que se ha dejado sentir".

"Los pescadores —dijo también— os han expuesto cuáles son los remedios para que su trabajo genere bienestar, corrigiendo la hostilidad de sus cantiles, con sus abrigos pesqueros que permitan mayor registro de tonelaje, facilitando créditos para armar embarcaciones aptas y basando en unos servicios portuarios una futura comercialización".

La intervención del señor Cienfuegos finalizó así: "Esta Casa del Mar, hoy ha sido caracola que amplifica la situación de nuestros pescadores. Serenamente se os han expuesto. Serenamente y con la esperanza puesta en el capitán. Porque es así, con ese temple, con el que debemos emprender nuestra navegación los españoles hacia las rutas de convivencia y de decoro que el Rey y vos apeteceis, traduciendo el deseo unánime de nuestros compatriotas para esta hora de España".

SUAREZ: "SOMOS SOLIDARIOS"

Por último hizo uso de la palabra el presidente del Gobierno, señor Suárez, quien en su bre-

(Pasa a la pág. siguiente)

LOS PROBLEMAS PESQUEROS DE LANZAROTE, EXPUESTOS AL PRESIDENTE

ARRECIFE DE LANZAROTE (De nuestro corresponsal).—Entre los actos celebrados en la isla de Lanzarote por el presidente del Gobierno, con motivo de su visita al archipiélago canario, cabe destacar el que tuvo lugar en el Instituto Politécnico Nacional Marítimo Pesquero, donde le fue expuesta por los pescadores y conserveros la problemática del sector. En primer lugar, el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Ginés manifestó que aunque no quisiera plantear problemas al presidente, la realidad obligaba a ello y oportunidades como la presente debían de ser aprovechadas.

Pidió una profunda reestructuración de la

flota para afrontarlo y sobrevivir, ya que hasta el momento había vivido del desecho de otros puntos. Asimismo solicitó la construcción de los proyectados refugios pesqueros. Por último, pidió la instalación de centros sanitarios en Marruecos y Mauritania y potenciación de los existentes, y barcos de apoyo, todo ello dependiendo del Instituto Social de la Marina, además de buques de protección.

A continuación actuó el representante de los industriales de conservas de pescado, que hizo una amplia exposición de los problemas que afectan a esta industria.

Cerró el acto el presidente del Gobierno, no sin antes preguntar si había algún espontáneo

que quisiera hacer cualquier otra exposición, manifestando que las cosas de la mar le resultaban familiares, dada su condición de funcionario del ISM, y que creía, esperaba y deseaba profundamente que el proyecto de Ley de medidas urgentes para la pesca que se está elaborando pueda resolver en gran parte los problemas que en materia pesquera afectan a Canarias. Señaló después que hasta que se promulgue la Ley, en su agenda de trabajo llevaba a Madrid entre los temas prioritarios el de la pesca.

Después de la intervención del presidente los comentarios entre los hombres de la mar evidenciaban gran esperanza e ilusión. ■



A la izquierda, el presidente del Instituto Social de la Marina durante el discurso que pronunció en el acto de la Casa del Mar de Tenerife. El presidente del Gobierno (arriba) recibió de manos del delegado provincial del ISM un modelo de barco, en recuerdo del acto. Don Adolfo Suárez tomó una copa con los pescadores en la cafetería de la Casa del Mar (foto de abajo), y con ellos charló durante largo rato. (Fotos: BENHAGGAY.)

DON ADOLFO SUAREZ, EN LA CASA DEL MAR

(Viene de la pág. anterior)

ve discurso dijo que recogía las conclusiones que se le habían formulado. "Estoy muy cercano a su problemática —afirmó—, porque soy funcionario del Instituto Social de la Marina". Se refirió después a que sabía de los viejos problemas y de las viejas injusticias que afectaban a muchos sectores de la vida nacional y especialmente a la pesca.

Hizo hincapié en el trabajo que está realizando el Gobierno que él preside para conseguir un programa coherente, una ley de pesca de apoyo al sector pesquero canario, que contempla muchas de las peticiones que se le formularon.

"Me congratulo —dijo— de la sinceridad con que se me han expuesto los problemas. El Gobierno no quiere frustrar tantas esperanzas, muchas de las cuales se han formulado aquí".

Finalmente dijo: "Este barco que hoy me habéis obsequiado estará siempre en mi despacho, y con él os doy un abrazo de solidaridad".

El señor Suárez, que fue muy aplaudido por los presentes, recorrió después algunas dependencias de la Casa del Mar y posteriormente tomó una copa con los pescadores, con quienes charló largo rato sobre sus problemas profesionales. Entre las autoridades asistentes al acto se encontraban, además de los ministros y asesor presidencial, señor Olarte, el presidente de la Junta de Canarias, señor Soriano y Benítez de Lugo, y el presidente del Cabildo Insular, entre otros.

En el Libro de Oro de la Casa del Mar, el presidente Suárez escribió las siguientes palabras: "Para la Casa del Mar de Santa Cruz de Tenerife, con la esperanza de una colaboración eficaz en el tratamiento y solución de los problemas que afectan al sector pesquero canario".





Casa del Mar del Instituto Social de la Marina, en Los Cristianos.



El presidente del ISM
visitó Canarias

INAUGURADAS LAS CASAS DEL MAR DE ICOD Y DE LOS CRISTIANOS

INAUGURACIONES EN LOS CRISTIANOS E ICOD DE LOS VINOS

(Viene de la pág. anterior)

Del 18 al 22 del pasado mes de abril, el presidente del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, visitó oficialmente el archipiélago canario para interesarse por los problemas de los trabajadores de la mar de las islas, y por las actividades y realizaciones que en las mismas desarrolla el organismo que preside.

Comenzó su recorrido en Las Palmas de Gran Canaria, en donde visitó el Centro de Tecnología Pesquera del Cabildo Insular (en la capital). Después se desplazó para girar una visita a las obras de la Casa del Mar de Puerto del Rosario; a las instalaciones de la policlínica Virgen de la Peña; Casa del Mar de Corralejo, en donde puso en funcionamiento la clínica local y mantuvo una reunión con los pescadores, en la cual los mismos le dieron a conocer sus problemas más acuciantes. También visitó, en Playa Blanca, el solar previsto para la Casa del Mar.

VIVIENDAS PARA PESCADORES

Al día siguiente, 19 de abril, el señor Cienfuegos se desplazó a Arrecife de Lanzarote, en donde se procedió a la entrega de 80 viviendas construidas por el Instituto Social de la Marina, para pescadores. En el acto estuvieron presentes el delegado del Gobierno, el alcalde de la ciudad y diversas representaciones.

Tras una visita a la subdelegación provincial del ISM, don Julio Cienfuegos dio por finalizada su estancia en la provincia de Gran Canaria, desplazándose seguidamente a Tenerife.

CASA DEL MAR EN ICOD

En Santa Cruz de Tenerife, el presidente del ISM comenzó su visita en la Casa del Mar de la capital. Posteriormente se desplazó a Icod de los Vinos, en donde tuvo lugar la inauguración oficial de la Casa del Mar de dicha localidad. Después de este acto, el señor Cienfuegos mantuvo una reunión de trabajo con la Junta Directiva de actividades de la Casa del Mar, para recoger directamente las necesidades que tienen y sus proyectos.

Por la tarde de ese mismo día, 20 de abril, el presidente del ISM se desplazó a Los Cristianos, en donde, asimismo, inauguró oficialmente la Casa del Mar de dicha localidad. Después mantuvo una reunión con los pescadores, en la que le fueron expuestos los problemas laborales que afectan al sector y sus necesidades sociales más apremiantes.

EN LA GOMERA

El viernes día 21 de abril, el señor Cienfuegos Linares se dirigió a La Gomera, en donde, tras mantener una entrevista con las autoridades locales, inspeccionó el terreno cedido por el Ayuntamiento para la construcción de la Casa del Mar de San Sebastián. Tras visitar Playa de Santiago, el presidente del ISM se desplazó a Santa Cruz en donde al día siguiente mantuvo sendas reuniones con los patrones mayores de las cofradías de pescadores y delegados locales del ISM. Posteriormente, el señor Cienfuegos asistió al acto que, presidido por don Adolfo Suárez, presidente del Gobierno, se celebró en la Casa del Mar de Santa Cruz, a mediodía del sábado 22 de abril. ■

Trabajadores del mar de Los Cristianos (foto color), durante la reunión que celebraron con el presidente del Instituto Social de la Marina. En la foto de abajo, el señor Cienfuegos saluda a la hija de un pescador de Icod de los Vinos. En la página contigua, rondalla de pescadores de Icod de los Vinos, en la Casa del Mar.





CARTAS AL DIRECTOR

LA PESCA DEL CHANQUETE EN MALAGA

Señor director:

Soy asiduo lector de HOJA DEL MAR; socio de la Liga Naval Española y funcionario del Instituto Nacional de Previsión, dependiendo, como ustedes, del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, lo que nos hace tener muchos puntos en común.

Hecha esta breve presentación, permítame que le felicite muy sinceramente, así como a todo su personal, por la espléndida labor que están llevando a cabo, no sólo con HOJA DEL MAR, sino con sus instalaciones asistenciales, dentro y fuera de nuestras fronteras, atendiendo a los hombres de la mar: los grandes olvidados de nuestra población laboral.

Como ya habrá usted sospechado, soy un verdadero enamorado de la mar, así, en femenino, con sus encantos, sus atractivos y sus veleidades, como corresponde a su sexo, pese a que la Real Academia de la Lengua le permita ser bisexual; por ello me duele muy profundamente cualquier atentado que se haga contra ella.

La mar es vehículo de unión de pueblos, es delimitación de fronteras, es fuente importantísima de regulación del equilibrio ecológico y climatológico, pero es especialmente importante para el sustento de la Humanidad y muy en particular para el hombre dedicado a la extracción de sus productos.

En relación con este último punto, y dado que mi residencia está al borde de la mar, observo ciertos actos que, quizá por ignorancia, están llevando a cabo precisamente los hombres que más directamente viven de este medio.

En todo el litoral malagueño, aunque con más intensidad en la costa occidental de la provincia, que es la más turística, se practica la pesca al copo durante todos los días del año y con una intensidad digna de mejor causa. Para este tipo de pesca se emplea una malla de red finísima, con objeto de capturar los chanquetes, plato típico y exquisito de la zona, pero la triste realidad es muy distinta: debido a que este tipo de pesca se viene realizando desde hace muchos años sin ningún control, resulta que lo que cae en las redes, ya no son los preciados chanquetes, sino las crías de sardina y otras especies que se reproducen precisamente en la zona del litoral, con lo que se impide que se conviertan en individuos adultos, con la consiguiente desaparición de la fauna de bajura.

Son los mismos pescadores los que se quejan de que las capturas son cada día más limitadas, y una operación de copo que normalmente emplea unos ocho hombres y dura aproximadamente media hora, consigue un promedio de tres a cuatro kilos de larvas de sardina. Esa cantidad de larvas, si pudieran llegar a adultas, podrían llenar a rebosar tres barcos pesqueros de bajura. Creo que huelgan los comentarios al respecto.

Por si estos males fueran pocos, está la pesca de arrastre. No quiero decir que esta pesca sea mala en sí, sino que realizada tal como se hace actualmente, está causando unos daños irreparables en la flora y en la fauna.

Este tipo de pesca (aclaración que hago para los que desconozcan el siste-

ma) se realiza con embarcación en marcha arrastrando uno o varios peines de largas púas que hacen un "peinado" de los fondos marinos, arrancando toda clase de plantas, levantando los crustáceos y eliminando los insectos de los fondos, que en unión de los vegetales y del plancton forman el alimento principal de la fauna marina.

Como quiera que los arrastreros ya no encuentran el volumen de capturas rentables en los fondos autorizados, ya se vienen acercando a faenar a menos de una milla de la costa, que es el hábitat de las crías.

Resumiendo: el buque arrastrero, al acercarse a menos de una milla de la costa, elimina los alimentos necesarios para las crías que se desarrollan en el litoral, y el pescador de copo captura las larvas sin descanso, impidiendo su desarrollo, con lo que dentro de muy poco tiempo, el Mare Nostrum será otro mar Muerto, que podremos unir al de nuestro vecino continente. Todo ello sin contar las poluciones que el hombre de la ciudad vierte a la mar a través de las alcantarillas, que no son precisamente estimulantes de la reproducción piscícola.

Me doy cuenta de que soy una gota en el inmenso océano, pero si pudiera concienciar solamente a otra persona en esta problemática, me daría por muy satisfecho, a ver si entre todos pudiéramos conseguir que las vedas se respetasen, que la legislación estuviera más al día y que las autoridades las hiciesen cumplir a los desaprensivos y a los discolos. ■ **PEDRO CASTRO VIZCAINO (Málaga).**

Editorial de "El Vigía"

EL GOBIERNO PUEDE IMPULSAR EL CRECIMIENTO DE LA FLOTA NACIONAL

BARCELONA.—Un editorial que aparece en "El Vigía", diario marítimo de Barcelona, se centra en la crisis por la que atraviesa el sector naval de la construcción naval y se hace eco de la preocupación que supone para el Gobierno.

"Aparte de esta necesaria reconversión de astilleros —comenta—, el Gobierno tiene en su mano el doble objetivo de paliar la crisis de construcción naval y, al mismo tiempo, la gran oportunidad de impulsar el crecimiento necesario de la flota nacional".

"Con las ayudas precisas a los astilleros tiene que programarse una política naval adecuada, a fin de que las empresas navieras españolas puedan encargar nuevas unidades y potenciar la flota, hasta llegar a esas cotas ideales de satisfacer la demanda interior, nivelar la balanza de fletes, atender el creciente comercio internacional del país y llegar a mejorar la balanza de pagos, hasta lograr el anhelado superávit".

Añade que para que las empresas navieras puedan colaborar, el Gobierno tiene que plantearse, de una vez por todas, la auténtica dependencia de la construcción naval a la Marina Mercante, de tal forma que cuantas disposiciones acertadas se promulguen para este sector, repercutirán de inmediato, y en escala creciente, en la solución de los problemas de la construcción naval, ya que las empresas navieras podrán depositar así sus pedidos en los astilleros y dispondremos de la flota que un país marítimo como el nuestro exige. ■



Vistas general y parciales de las viviendas promovidas por el Instituto Social de la Marina en Elviña (La Coruña), cuya construcción terminó a principios de este mes de mayo.
(Fotos color en contraportada.)



Han sido promocionadas por el Instituto Social de la Marina

VIVIENDAS PARA TRABAJADORES DE LA MAR EN EL POLIGONO DE ELVIÑA



LA CORUÑA.—
El pasado día 3 de mayo han finalizado las obras de construcción de las 448 viviendas para trabajadores del mar que el Instituto Social de la Marina ha promocionado en el Polígono de Elviña, de La Coruña.

La promoción de estas viviendas se ha llevado a cabo en cumplimiento del convenio suscrito el 22 de julio de 1972 entre el Instituto Nacional de la Vivienda y el Instituto Social de la Marina. Las viviendas serán cedidas a sus beneficiarios en régimen de acceso diferido a la propiedad.

CRONICAS NACIONALES

REUNION DE LA COMISION DE DIRECCION DEL PLAN MARISQUERO DE GALICIA

SANTIAGO DE COMPOSTELA.—Bajo la presidencia del gerente del Plan de Explotación Marisquera de Galicia, Manuel González Vidal, que ostentaba la delegación del director general de Pesca Marítima, se reunió el pasado 24 de febrero la nueva comisión de dirección del Plan, que preside el propio gerente del mismo y que integra a representantes de cofradías, agrupaciones, cooperativas, Diputaciones Provinciales, Ministerios de Comercio, Industria, Obras Públicas y Hacienda; Instituto de Oceanografía, Instituto Social de la Marina y Dirección General de Pesca Marítima. Tras la constitución de la comisión de dirección se procedió a elegir dentro de ella a su secretario, recayendo el cargo en Carlos Drake Castro, subgerente en La Coruña del Plan.

Se pasó a los diversos puntos del orden del día, en que la gerencia informó sobre la Memoria de actividades de 1977 y la situación actual del Plan. Se expusieron las funciones de la comisión ejecutiva y se aprobó una propuesta sobre su constitución, que es la siguiente: presidente, el gerente del Plan; y once vocales en representación de las rías, cooperativas del Plan, del grupo privado de cultivadores, del grupo de mejilloneros, y sendos asesores técnicos de la Dirección General de Pesca Marítima y de la Delegación Regional de Pesca.

Los organismos presentes —Diputaciones, Instituto Social de la Marina, etc.— ofrecieron su incondicional ayuda para que el Plan Marisquero pueda desarrollarse de acuerdo con las necesidades del sector tanto en la parte socio-económica como en la cultural. ■

En varias localidades gallegas de la costa

EL TEMPORAL DESTROZO MUELLES, EMBARCACIONES Y APAREJOS

LA CORUÑA.—En la madrugada del 25 al 26 del pasado mes de febrero se desencadenó en la costa gallega un temporal muy fuerte, a consecuencia del cual la mar se embraveció y las grandes olas superaron todas las defensas costeras, causando numerosos daños.

En la bahía de Vigo, las aguas saltaron los muros de la playa de Samil y El Bao, y anegaron las carreteras. Los daños más intensos se produjeron en Canido, cuyo Club Náutico quedó destrozado y varias embarcaciones rompieron amarres y se fueron al garete.

En Camariñas los daños ocasionados por el temporal fueron muy cuantiosos. Gran cantidad de aparejos que estaban depositados en el muelle fueron barridos por la fuerza del mar y hubo pescadores que se han quedado sin un triste aparejo para poder salir a faenar pues el mar se llevó nasas, trasmallos, rastros, etc., todo lo que estaba depositado en los muelles. También en la dársena se llevó unas piedras de la cabeza del muelle, agrietando otras partes del espigón. Varias "chalanas" que se encontraban fondeadas desaparecieron. Se calcula que desaparecieron diez de estas embarcaciones.

También el mar batió con fuerza en la carretera que bordea el puerto, produciendo cinco grandes socavones. Las olas, al batir en el muelle, alcanzaban los 10 metros de altura, llegando a las fachadas de las casas del paseo del puerto.

TRES MILLONES DE PESETAS EN PERDIDAS EN LAXE

Alrededor de tres millones de pesetas se consideran las pérdidas sufridas en la villa de Laxe a consecuencia del temporal. Aparejos de pesca depositados en el muelle fueron llevados por el mar, que también derribó un muro de contención de unos 100 metros de longitud.

TEMPORAL EXTREMADAMENTE DURO EN MUXIA

En el río de Puente del Puerto, en la villa de Muxía, se hizo notar sobremanera el temporal. La mitad del pueblo quedó incomunicado durante varias horas al cruzar el mar parte de la villa, llegando el agua a alcanzar en la carretera una altura de metro y medio. Una oficina bancaria, la farmacia, la oficina de Correos y casas de la zona quedaron totalmente inun-



OPERACION TRASPLANTE DE ALMEJA

VIGO.—La Agrupación de Cofradías de Pescadores de la ría de Vigo está procediendo, con la correspondiente autorización del comandante militar de Marina, a la extracción de semilla de almeja del banco marisquero de Bouzas que, a consecuencia del aterrado efectuado en dicho lugar, estaba condenado a morir. Igualmente se realizaron extracciones en las dársenas del puerto vigués. En tales operaciones participaron, durante tres días, un total de 456 hombres pertenecientes a las entidades de Redondela, Moaña, Canido y Vilaboa, percibiendo jornales por valor de 684.000 pesetas.

Las capturas ascendieron a 21.775 kilos, que posteriormente fueron sembradas en proporción a las necesidades de las distintas zonas, correspondiendo 8.650 kg. a los bancos de Redondela; 6.690 kg. a Moaña; 4.845 kg. en Canido, y 1.590 kg. en San Adrián de Cobres-Vilaboa. Los trabajos de extracción y siembra continuarán durante los próximos días, en los que se capturará la almeja existente en zonas vedadas de la ría y en zonas contaminadas como la ya citada de Bouzas, en la que a consecuencia del aterrado realizado para la construcción de la terminal de transbordadores, se ha destruido uno de los bancos marisqueros más prósperos de las rías gallegas.

SIEMBRA

Las capturas realizadas serán nuevamente sembradas en las zonas óptimas para su reproducción, bajo la supervisión de personal técnico del Plan de Explotación Marisquera de Galicia, a fin de conseguir una mayor producción en la próxima campaña. Es de resaltar en estos trabajos, además de los beneficios biológicos que suponen, la labor desarrollada al procurar ingresos a los mariscadores profesionales en esta época del año, ingresos que al final de las operaciones supondrán casi tres millones de pesetas. ■

dadas. Los turismos y camiones que estaban en la parte Norte de la villa no pudieron salir al cubrir las aguas la única carretera que existe de salida de la villa.

El espigón sufrió también graves daños, abriéndose una canaleta a lo largo del mismo de unos 20 metros de longitud. Igual suerte corrió la rampa en donde descargan las "chalanas", que sufrió grandes grietas. Varias de estas auxiliares de los pesqueros se hundieron o fueron arrastradas por el mar.

TRANQUILIDAD EN FINISTERRE

Aunque el temporal azotó con fuerza la zona, los daños fueron de escasa importancia. Solamente dos embarcaciones auxiliares que estaban fondeadas sufrieron las consecuencias de los embates del mar.

NORMALIDAD EN MALPICA

La flota pesquera de Malpica se encontraba fondeada dentro de la dársena sin poder faenar a consecuencia del temporal, que pasó por Malpica, afortunadamente, sin producir daños. ■

VIGO

UN CONGELADOR RECOGE A UN NAUFRAGO QUE LLEVABA CUATRO HORAS EN ALTA MAR

VIGO.—Llegó a este puerto el congelador vasco "Egundia", con un naufrago a bordo recogido en alta mar, en aguas de Gibraltar, cuando se hallaba, casi extenuado, agarrado a unos troncos de madera.

Se trata de Bernard S. Chwien, súbdito alemán y primer oficial del barco de esta nacionalidad "Janwilhelm", que junto a un súbdito portugués, que pereció en el mar, cayó al agua al correrse la carga.

Según contó el naufrago alemán, se hallaban ambos en

cubierta cuando un golpe de mar corrió la carga que era de troncos de madera, y algunos maderos fueron hacia ellos empujándoles al mar. A Bernard S. Chwien le hirieron en un pie de forma considerable.

El congelador "Egundia", que venía a unos astilleros de Vigo para arreglar una avería, le vio flotando en el agua y le recogió. En el momento de su salvamento llevaba cuatro horas y media luchando con un mar embravecido y tratando de encontrar algún barco. Sus fuerzas estaban casi al límite, sin que, hasta ver al "Egundia", hubiera avistado ningún barco. Al súbdito portugués, al parecer, no le vio desde el momento de caer al mar.

Por su parte, el barco alemán "Janwilhelm" avisó a las autoridades de Marina de su ruta de que le faltaban dos hombres de su tripulación, que probablemente habían caído al mar.

El señor Chwien fue trasladado al hospital de la Cruz Roja de Vigo, en donde estuvo internado tres días, encontrándose en buen estado. Tiene treinta y cinco años, es casado y, a pesar de su larga experiencia en el mar, nunca había tenido un accidente. ■

POSIBLE CREACION DE UNA FACULTAD DE CIENCIAS MARITIMAS

VIGO.—Vigo podría contar en breve plazo con la primera Facultad de Ciencias Marítimas de España, en la que se impartirán enseñanzas de pesca al más alto nivel.

La Junta de gobierno de la Universidad de Santiago parece haber informado favorablemente la creación del centro, aun cuando oficialmente no se han hecho declaraciones al respecto. El alcalde de Vigo, cuyo puerto pesquero es el más importante de Europa, ha conseguido el apoyo del secretario de Estado para Universidades, subsecretario de Pesca y Marina Mercante y rector de la Universidad de Santiago para lograr esta Facultad en lugar de la Escuela de Formación Profesional Pesquera de tercer grado —inexistente también hasta ahora en España— que inicialmente está aprobada. ■

VILLAGARCIA DE AROSA

PREOCUPACION DE LOS MARISCADORES POR LA VEDA

VILLAGARCIA DE AROSA (Pontevedra).—Con el fin de negociar la ampliación del marisqueo hasta primeros de abril, viajaron a Madrid el presidente de la Junta Coordinadora de Cofradías de la Ría de Arosa, Alfredo Rodríguez Padín, y el representante de los mariscadores en dicha Junta, Wenceslao Suárez Oubina.

Los señores Rodríguez y Suárez expusieron al director general de Pesca la preocupación de los marisqueros de la ría ante las consecuencias que pudieran derivarse del establecimiento de la veda para la captura de almeja y berberecho.

Consideran los mariscadores que aún existe almeja y berberecho del tamaño comercial en los bancos naturales, habida cuenta las pocas fechas que durante enero y febrero fueron dedicadas al marisqueo debido a los fuertes temporales de lluvia y viento que azotaron la región gallega. Significan que la veda constituye un serio perjuicio para sus economías y piden que se posponga hasta el primero de abril. ■

VIGO

CAPTURAS DE LA PRIMERA QUINCENA DE ENERO

VIGO.—La segunda quincena de enero resultó más positiva en las capturas y los precios se mantuvieron dentro de cotas elevadas en especial para la especie estimada, como la merluza, que durante varios días tuvo cotizaciones superiores a las 600 pesetas kilo, pero, sin embargo, a medida que transcurrieron los días fueron cediendo.

Pesca de superficie.—La flota de bajura tuvo una actuación irregular, influida más por las adversas condiciones atmosféricas que por otras causas. Cuando pudieron faenar, se registraron algunas capturas destacadas llegando a superarse las 20 tm. de sardina. Los precios para esta especie oscilaron alrededor de las 27 pesetas kilo. También el chincho hizo su aparición algún día, si bien en cantidades menores.

Los palomeros finalizaron la quincena en su puerto, ya que la huelga que les afecta se ha mantenido a lo largo de los últimos meses.

Las embarcaciones que emplean las artes de volanta estuvieron dentro de los límites de su actividad normal. Las entradas de pescado blanco son la base de su laboreo y dado lo importante de las cotizaciones que alcanzan les proporcionan una rentabilidad francamente positiva, y aunque las condiciones atmosféricas no hayan favorecido la actividad no son las embarcaciones que se dedican a esta modalidad de pesca las más afectadas por las inclemencias del tiempo si no son persistentes.

Arrastre.—Los bous siguen con una rentabilidad muy baja, tan sólo el chicharro sigue siendo la captura habitual, y por ello sus resultados no pueden superar en muchos días el mínimo necesario para hacer rentable su explotación, que se ve francamente amenazada por el signo negativo de los resultados.

Los caladeros de la costa han operado un descanso en la producción, pero ello no es nuevo, ya que los mares próximos al litoral acusan de vez en cuando la continuidad del esfuerzo pesquero a que están sometidos y se producen depresiones en la línea de capturas para volver a alcanzar cotas normales en un futuro no lejano. Al menos esto ha venido ocurriendo en los últimos tiempos y es deseable que nuevamente estas embarcaciones que tanto arraigo tienen en nuestro puerto vuelvan a poder mantener una explotación positiva.

El Grande Sole parece que ha vuelto a mejorar sus producciones. Los gallos han sido una vez la especie más numerosa y también la más remuneradora, y aunque junto con ellos aparezcan otras especies de menor precio, como la raya o los cazones, en general los resultados han sido satisfactorios, ya que las demás especies de valor, como el rape, abadejo, etc., han permitido que la línea positiva se mantenga.

VIA DE AGUA EN EL "RIVANERVION" AL ROZAR EL BUQUE LA PUNTA BORNEIRA

VIGO.—El ferry "Rivanervión", visitante asiduo de nuestro puerto, a donde acudía para recoger 245 turistas para Saint Nazaire, viaje que realiza dos veces a la semana, sufrió ayer un accidente en lugar próximo a nuestras costas. Dialogamos con el capitán del buque, don José Teijeiro:



—¿Dónde ocurrió el percance? ¿En qué circunstancias?

—Fue en Punta Borneira. Divisamos la torre a unos cincuenta metros, lo que nos permitió rozarla, y evitar así el choque frontal. Atribuyo este incidente a la pleamar, que produjo un desplazamiento de boyas, y a la escasa visibilidad.

—¿El peligro de hundimiento era inminente?

—No. Hasta el punto de que, tras ponernos en contacto con la Comandancia de Marina, decidimos seguir por nuestros propios medios hasta puerto, del que nos separaban únicamente dos millas. Desde Punta Borneira tardamos sólo quince minutos: el tropiezo fue a las cinco cincuenta horas y atracamos a las seis cero cinco.

—¿Se registraron momentos de nerviosismo a bordo?

—No. La tripulación está preparada para estos avatares y desde el primer momento nos dispusimos a seguir adelante con las precauciones lógicas en un caso como éste.

—¿Cuáles son los daños en el casco?

—Según nos informaron los hombres-rana, se abrió una vía de agua de siete metros, aparte algunas abolladuras.

—¿Esa vía está controlada?

—Desde luego que sí. Bomberos, hombres-rana y otros servicios estaban aguardándonos, por lo que la actuación para paliar los efectos del accidente fue inmediata.

—Horas antes habían auxiliado ustedes a otro buque, lo que no deja de ser anecdótico.

—En efecto. En Punta Candelaria ayudamos al carguero "Lingote", que se dirigía a Sagunto. Se iba contra las rocas y logramos que superara esa situación de peligro.

El "Rivanervión" entró con una gran escora a babor, metido de proa, en la dársena de la Laje, donde atracó. Sostenido por dos cabrias flotantes, se procedió a las tareas de reparación. Será aplicado cemento rápido en la abertura y, acto seguido, el buque recibirá la puesta a punto en astilleros de la ría. ■

BUEU

MALESTAR POR LA CONSTRUCCION DEL CLUB NAUTICO EN PLENA PLAYA

BUEU.—La villa marinera de Bueu de un tiempo a esta parte es noticia casi constante por la serie de problemas que en ella se producen, necesidades que de muy variado tipo y, de forma especial, ese enfrentamiento latente que hay entre los marineros y los representantes del Club Náutico, cuyo edificio se ha levantado en la misma playa de Bueu, y, según denuncias reiteradas de los marineros y de una amplia representación del pueblo, que se edificó careciendo de los preceptivos permisos municipales y contraviniendo otras disposiciones legales.

En estos momentos la situación sigue igual. El edificio, cerrado; los marineros, en una constante guardia para impedir cualquier obra que ellos estiman les perjudica en sus intereses, ya que "la playa es del pueblo de Bueu, sirve para reparar embarcaciones, tender redes y otras faenas normales de los hombres del mar y, en verano, para el uso y disfrute de todos los vecinos, así como de las personas que veranean o quieren disfrutar de unas horas de playa en Bueu". Lo que el pueblo y los marineros de esta villa dicen es que "en modo alguno la playa puede convertirse en un coto cerrado, privado, y mucho menos lesionar los intereses de los trabajadores del mar". Esa edificación ahora les lesiona, "y mucho más si se lleva adelante y se utiliza, puesto que poco a poco las embarcaciones, nuestras redes y nuestro trabajo se terminaría".

OBRA IMPOPULAR

La impopularidad de esa obra ya no es sólo de los marineros, sino de personas ajenas a las faenas del mar, puesto que estiman que la playa ya no será de todos.

Un hombre ya de edad avanzada, con parsimonia, estaba pintando los fondos de una "chalana" de verde, y mientras realizaba esta labor, dice, entre otras cosas: "Nosotros vivi-

mos de esto. Si ese edificio comienza a funcionar, este lugar en que nos encontramos, queramos o no, terminará siendo de uso casi exclusivo de los socios. Lo que ahora estamos haciendo no podrá realizarse, porque ya no tendremos espacio para nuestras tareas marineras, y esta playa es el único lugar abrigado de Bueu en caso de temporal, y concretamente esta zona próxima al espigón del muelle, que queda a cubierto de los embates de la mar. Lo lamentable de todo es que dejasen construir ese edificio careciendo de todo lo que la ley establece, y ahora vienen los jaleos. Eso ha sido, desde siempre, de utilización pública, de todo el pueblo, y así debe seguir".

DEFENDER LA PLAYA

Otro grupo de marineros también se manifestaba en similares palabras y uno de ellos añadió que "xa que ninguén atende as nosas relamacions temos que ser nós os que defendamos unha praia que de sempre foi do pobo e terá que seguir sendo. Non pode facerse un coto privado dunha zona de praia, que é a meior, e que sempre foi utilizada para facer moitas faenas como ben pode vostede ver. Nós defendemos o que é de todos e supoñemos que rematarase co apoio das autoridades a máis altas instancias".

El pueblo quiere que la playa sea para disfrute de todos y que se lleve a cabo una urbanización de la zona, con la construcción de un paseo, instalación de bancos, adecentar, en una palabra, toda esa hermosa zona de lo que hay o hubo un proyecto, pero, desde luego, lo que no quiere una amplia mayoría es la edificación allí colocada. Señalan que hay otros lugares a lo largo del paseo marítimo para que se ubique el Club Náutico, sin causar mayores perjuicios. Cualquier lugar menos el que fue elegido, que impediría las faenas que de siempre han llevado a cabo los hombres de mar de Bueu en esa playa.

La situación así está planteada, una negativa rotunda por parte de los marineros a esa construcción, apoyados por un elevado número de vecinos de la villa. ■

FONTENLA

EL CAUDAL DEL ULLA AGRAVA LA SITUACION DE LAS SALINIDADES BAJAS

SANTIAGO.—Según el Plan de Explotación Marisquera de Galicia, se agrava la situación de salinidades bajas en la zona de Fontenla debido a la influencia del gran caudal del río Ulla. De ahí que se recomiende que se mantengan las cuerdas lo más bajo posible y retirar el marisco muerto de los viveros.

El día 27 del pasado febrero, la salinidad de la mitad Norte de la ría de Arosa era la siguiente:

Zona Villanueva-Isla de Arosa (Est. 9). Baja salinidad (7-12-0/00) hasta pasar los 5 m. de profundidad; a mayor profundidad, sin problemas.

Zona las Sinas-Vilaljuán (Est. 10). Baja salinidad (7-100/00) hasta pasar los 2 m.; a mayor profundidad, sin problemas.

Zona de Carril (Est. 11 y 12). Baja salinidad (3-120/00) hasta pasar los 2 m.; a 3 m. existen salinidades aceptables (19-200/00).

Zona de Rianxo (Est. 13). Baja salinidad (2-110/00) hasta pasar los 2 m.; a mayor profundidad, sin problemas.

Zona Pta. Fontenla-El Chazo (Est. 14). Baja salinidad (1-20/00) hasta pasar los 5 m.; a mayor profundidad, sin problemas. Pasa a ser la zona de salinidades más bajas.

Zona Cabo de Cruz-La Puebla (Est. 15). Baja salinidad (10-110/00) hasta pasar los 2 m.; mayor profundidad, sin problemas. ■

Cangas de Morrazo (Pontevedra) ATENTADO CONTRA BARCOS DE PASAJEROS

CANGAS DE MORRAZO (Pontevedra).—Las amarras de tres barcos que se dedican al transporte de viajeros entre Cangas y Vigo fueron soltadas cuando dichas embarcaciones se encontraban en el muelle de Cangas.

Al quedar los barcos sin amarras, permanecieron al garete dentro de la dársena y fue necesaria la intervención de embarcaciones auxiliares para normalizar la situación.

Los barcos que sufrieron este atentado son "Illas Ficas", de la empresa Vapores de Pasaje; "Angel da Ría" y "Camino de Viña Terra", de Cruceros Ría de Vigo.

Recientemente, en torno al tráfico de estas embarcaciones se había registrado una situación conflictiva al convocar la Asamblea Nacional Popular Galega un boicot contra el nuevo precio de transporte en dichos barcos, circunstancia que dio lugar a que algunos viajeros se negasen a abonar los billetes. ■

LA CORUÑA

DIEZ ARRASTREROS DE ALTURA PARA LA FLOTA URUGUAYA

LA CORUÑA.—En los carros varaderos de Oza, situados en la margen izquierda de la Ría del Burgo y a escasos kilómetros del centro de esta capital, serán construidos diez pesqueros para la flota arrastrera de Uruguay.

Los buques tendrán unos treinta metros de eslora e irán dotados de motores con una potencia aproximada de mil caballos, pudiendo desarrollar una velocidad de diez nudos.

El contrato se hace después de que el Gobierno uruguayo decidiera dar una nueva dimensión a la industria pesquera de su país, incrementando y desarrollando los medios de que dispone. Los pesqueros contratados se dedicarán principalmente a la captura de merluza, atún y calamar, especies particularmente abundantes de los caladeros próximos a la costa sudamericana. ■

PROYECTO DE NUEVO MUELLE PARA EL PUERTO

LA CORUÑA.—El puerto de La Coruña podrá convertirse en el mejor puerto comercial no petrolero de la Península Ibérica cuando estén concluidas las obras del nuevo muelle, según manifestó el presidente de la Junta de Obras del Puerto, Victoriano Reinoso y Reino, en el transcurso de una rueda de prensa.

El proyecto del nuevo muelle, que se denominará del Centenario por la coincidencia de su redacción con la efeméride de la creación de dicha Junta del Puerto, ha sido redactado en el transcurso de 1977, y el concurso para su adjudicación se anunció en los primeros días del año actual. Las obras están previstas que comiencen a finales de verano.

La obra supone una inversión de mil millones de pesetas y permitirá que el nuevo muelle disponga de una línea de atraque de seis metros y una superficie de 11 hectáreas, llegando su calado a alcanzar los 16 metros, lo que permitirá recibir a plena carga buques de más de cien mil toneladas de peso muerto. Con la realización de esta obra, el puerto de La Coruña tendrá el primer muelle comercial petrolero de la Península Ibérica y dispondrá de unos calados que no serán superados por ningún otro puerto de la fachada atlántica europea, comprendida entre Brest y Gibraltar.

También la Junta de Obras del Puerto de La Coruña tiene en proyecto la realización de los accesos al puerto petrolero, por un importe de 34.600.000 pesetas, obra clave para los enlaces por carretera entre dicho puerto y las zonas industriales de La Grela y Sabón. ■

EL "CARRUMEIRO" CAPTURÓ 47 BALLENAS Y 16 CACHALOTES

LA CORUÑA.—Un total de 63 cetáceos—47 ballenas y 16 cachalotes— fueron capturados por el buque "Carrumeiro", de base en La Coruña, durante la campaña del año pasado. Los animales, cazados todos en las proximidades del punto de cruce del paralelo 44 N y el meridiano 10 W, en el Atlántico, fueron arponeados en su totalidad por el especialista Manuel Rico y conducidos, ya muertos, a la factoría de Cée.

JULIO, EL MEJOR MES

La campaña de 1977 se extendió desde junio a noviembre, aunque en este último mes, y debido al mal tiempo reinante, sólo realizó una captura.

El primer mes dio un balance de ocho cetáceos: una ballena macho y siete cachalotes del mismo sexo; en julio, el mejor mes, el "Carrumeiro" dio caza a 16 animales: nueve ballenas y siete cachalotes; en agosto fueron capturadas 15 ballenas; durante el mes de septiembre fueron 13 y, en octubre, ocho ballenas y dos cachalotes.

MÁS DE 1.500 TONELADAS

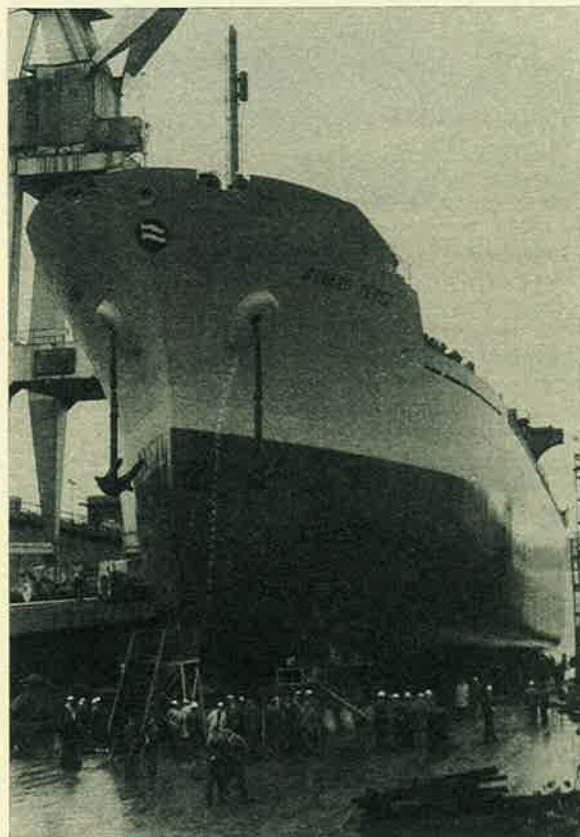
Del total de las 47 ballenas, 27 fueron machos y 16 hembras; mientras que de los 16 cachalotes, 14 eran machos y tan sólo dos hembras. El peso total de los cetáceos superó las 1.525 toneladas.

La ballena más grande midió 19,90 metros de largo y

arrojó en la báscula un peso de 32.000 kilos; la más pequeña, 11,60 metros de longitud y un peso de 22 toneladas. El cachalote mayor dio una talla de 12,20 metros, pesando 13.500 kilos; el menor, 9,60 metros y 10 toneladas.

PRODUCTOS APROVECHABLES

Los productos aprovechables obtenidos en la factoría de los cetáceos procurados por el "Carrumeiro" se desglosan de la siguiente manera: 80.500 kilos de aceite de ballena; 31.500 kilos de aceite de cachalote; 550 kilos de esperma, 18.900 kilos de carne de ballena y 700 kilos de carne de cachalote. ■



BOTADURA DEL "ALVARO PEREZ".—En El Ferrol ha sido botado el carguero "Alvaro Pérez", de 15.000 toneladas, segundo de una serie de cuatro que construye la Empresa Nacional Bazán para la naviera Arosa. ■ (Foto: EUROPA.)

A TÍTULO POSTUMO

MEDALLA AL MÉRITO SOCIAL MARÍTIMO AL CONTRAMAESTRE DEL "HERMANOS SUÁREZ IRIARTE"

MADRID (Redacción). El subsecretario de Sanidad y Seguridad Social, a propuesta del Instituto Social de la Marina, ha concedido a título póstumo la medalla al Mérito Social Marítimo, en su categoría de plata, a don Jaime Insúa Lorenzo, que era contramaestre del pesquero "Hermanos Suárez Iriarte", y pereció en el naufragio del buque ocurrido el 30 de diciembre último en aguas de Lugo.



Don Jaime Insúa Lorenzo.

El señor Insúa tuvo un heroico compartimiento en el siniestro, según pudo saberse por las declaraciones de todos los supervivientes, a quienes al producirse el accidente agrupó en el agua, les dio las instrucciones necesarias para ponerse a salvo, e incluso a uno de los marineros le entregó el flotador que llevaba puesto, permaneciendo él en el mar asido a un tablón. Cuando sus compañeros estaban a salvo, él fue el último en intentar subir a bordo del buque salvador, pero ya estaba tan agotado que cuando se disponía a recoger la escala no pudo conseguirlo desapareciendo en el agua.

Don Jaime Insúa había nacido el 23 de febrero de 1933, en Corcubión (La Coruña), vivía en Marzán-Foz (Lugo), estaba casado y tenía cuatro hijos, en edades entre los diecisiete y los seis años. ■

VIGO

PRIMER REMOLCADOR DE SALVAMENTO DE ESPAÑA

VIGO.—En la segunda quincena de junio será entregado a la empresa Remolcanosa el primer buque de salvamento, remolcador de gran altura, que ha existido en España. En la actualidad se encuentra en avanzado estado de construcción en unos astilleros de Huelva.

La empresa, que forma parte de un grupo radicado en Vigo, tiene previsto destinar el buque para este puerto; sin embargo, dado el elevado coste de mantenimiento de este tipo de buques y las escasas posibilidades de rentabilidad económica de reducir su actividad al salvamento de naufragios, la empresa espera conseguir una subvención de la Administración para ayudar al mantenimiento del buque.

El remolcador tiene una potencia máxima de 4.964 HP, y desarrolla una velocidad de 18 nudos. Cuenta, además, con los más modernos medios de salvamento, potentes equipos de radiotelegrafía y radiotelefonía, que le permiten mantener comunicación con cualquier punto del mundo en las más adversas condiciones meteorológicas.

Los 1.000 metros de cable de tracción que lleva a bordo, unidos a la potencia de sus motores, hacen que pueda remolcar buques de hasta 150.000 toneladas a una velocidad de tres nudos, o mantener a otros de incluso 300.000 toneladas. Equipó también tres cañones para lanzar espuma y agua, capaces de disparar 600 toneladas en cada hora a 100 metros de distancia, lo que supone el conjunto de medios contra incendios más moderno y poderoso de España a bordo de un buque.

La importancia de la presencia en las costas gallegas de este remolcador de salvamento, además del rescate de naufragios normales, es su capacidad para atajar incendios en pocas horas, en los buques-tanque que continuamente navegan a lo largo de estas costas. Todo el petróleo que Europa occidental importa de los países productores pasa frente a las costas gallegas, además del gas de Argelia y Libia. En teoría, la ruta habitual dista entre 50 y 60 millas de las costas, pero, con buen tiempo, los petroleros recortan pasando muy cerca de Finisterre.

El nuevo buque de salvamento podría ponerse en tres horas desde el puerto de Vigo al de Finisterre, con mar favorable, y podría atender una zona comprendida entre Asturias y Lisboa.

Además de lo que es específico de un remolcador, este buque está dotado con medios de salvamento que han supuesto para la armadora unos 55 ó 60 millones de pesetas adicionales.

En todo el mundo sólo existen una docena de buques de salvamento de las características del que se está construyendo en Huelva. ■

CILLERO

COMENZO EL DRAGADO DEL PUERTO

LUGO.—El dragado del puerto de Cillero se está llevando a cabo y próximamente comenzará la construcción de un dique que ampare la línea de atraque de los embates de arena.

La notificación de ambas disposiciones de la Administración la recibió el patrón mayor de la Cofradía, don Vicente Gradiñe Trobo, con una comunicación oficial del grupo de puertos de esta provincia, servicio del Ministerio de Obras Públicas.

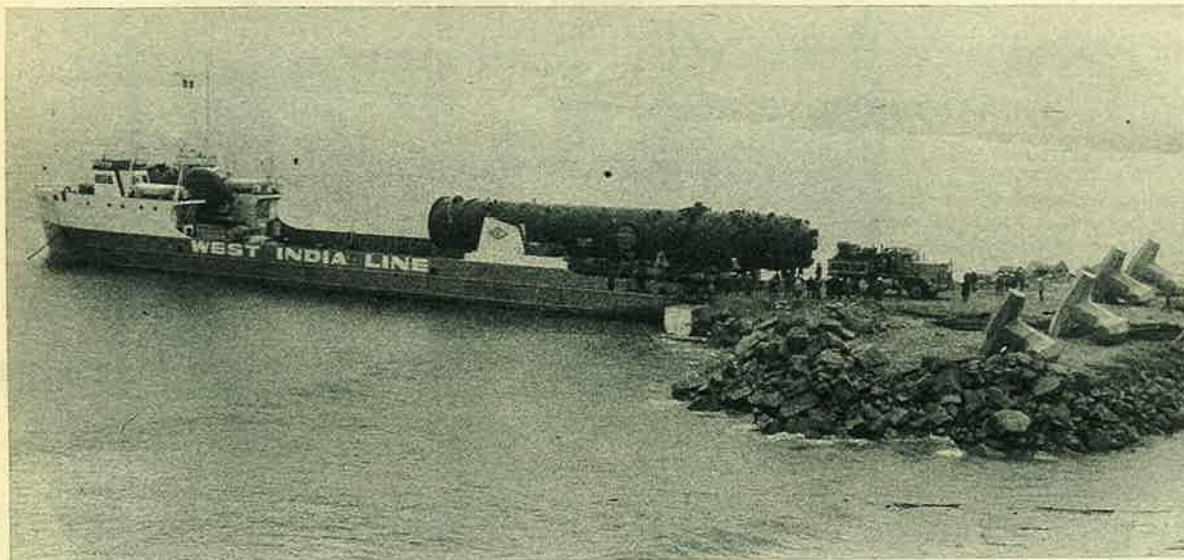
Estas obras eran de suma importancia para la ría, ya que la arena que las corrientes del río Landro y las mareas acumulaban contra la orilla de atraque impedían que los barcos entrasen a la descarga y hasta tomar petróleo. Por ese motivo, de 600 millones de pesetas, sólo 200 quedaron en la "rula" de Cillero, y los otros 400 fueron a beneficiar a otros puertos.

La necesidad del dragado era imperiosa, pues de once metros de calado en la bajamar se había quedado reducido a menos de tres. ■

SAN CIPRIAN

SINGULAR TRANSPORTE MARÍTIMO DE UN GIGANTESCO DIGESTOR

LUGO (De nuestro corresponsal).—De singular puede calificarse el transporte especial, realizado por mar, de un gigantesco digestor para instalar en las factorías que Aluminio-Aluminio construye en la zona de San Ciprián y Morás, en los municipios de Cervo y Xove, de la provincia de Lugo.



Un barco panameño hizo el transporte especial desde Porriño a Morás.

Para el transporte de esta pieza hubo necesidad de fletar un barco especial, de bandera panameña, perteneciente a la Compañía West India-Line, que, desde Porriño (Pontevedra) transportó el digestor hasta el improvisado espigón de doscientos metros de longitud que, partiendo de la zona de obras, atravesó la playa de Lago, en Morás, y en cuya realización se emplearon solamente veinte días.

El desembarco de la gigantesca pieza, realizado por popa, como puede apreciarse en la fotografía, se llevó a cabo desde el "Iguana Surf" utilizando el sistema Normandía, aconsejado por la empresa de Ingeniería de Transportes a la que Alu-

minio Español, S. A., hizo el encargo de estos trabajos.

Esta es la tercera de una serie de piezas especiales que, en principio, estaba proyectando transportar por carretera, desde el puerto de Burela, proyecto que fracasó cuando, en el transporte del primero de los tres digestores, que pesan 430 toneladas cada uno, se soltó de uno de los carretes que lo trasladaban desde el mencionado puerto burelés, precipitándose por un terraplén de unos ciento cincuenta metros, quedando frenado a sólo dos metros de la vía del ferrocarril de vía estrecha, próximo a la playa Marosa. ■ **NARCISO GARCIA.**

ASTURIAS

ARMISTICIO EN LA "GUERRA DE LA ANGULA"

GIJON (De nuestro corresponsal).—La temporada de angula en el río Nalón, de Pravia, se puede dar prácticamente por terminada. En sus comienzos, en otoño pasado, y durante la campaña, o costera, ha habido sus más y sus menos entre sus más empeñados adictos de siempre y los seguidores de nuevo cuño no estampado en credencial o licencia para su participación, sino por las buenas. Nunca mejor aplicada en este litigio la frase, o dicho, sobre la sangre y el río, que no la hubo, ni intento de que se vertiera, por lo que el Nalón siguió discurrendo sus aguas negras por los residuos del carbón de las cuencas mineras.

La cuestión se planteó por los profesionales de la mar, que en el otoño-invierno tienen su alternativa y su más importante porqué en la pesca de angula, ante la cada vez masiva concurrencia de gentes de los contornos y de mucho más allá, que a flote y desde las riberas intentan el mayor acopio posible del alévín de anguila en lo que es ría, por influencia de las mareas y, por tanto, jurisdicción en la que se considera que sólo deben operar o faenar quienes viven exclusivamente de lo que la mar ofrece y escatima. Ejemplo de esta actividad, los pescadores de San Juan de la Arena, en el estuario de la ría. Pero es cierto, también, que ribereños, vecinos más próximos a los primeros, de Soto del Barco y aledaños, de siempre y por sucesión vienen participando en esta tarea extractiva, compaginándola con otros medios de vida más importantes, no relacionados con la pesca marítima, con el tiempo pasando de ribera a bote de remos y después, ahora, a motora.

NORMAS

En este tira y afloja han pasado la temporada última, frenando ímpetus e imponiendo sosiego a éstos las riadas, con lo que también más angulas de las convenientes pasarán a ser anguilas. Y para que la cuestión pudiera quedar zanjada para las sucesivas campañas, han celebrado reunión días pasados en la Casa del Mar de Gijón, representantes de Cofradías de pescadores, de ribereños de Soto del Barco, de la Dirección General de Pesca, Icona, Comandancia de Marina, así como del ISM, en la que se debatió el asunto y sus variantes al detalle, llegándose, por fin, a un acuerdo o, lo que se dice ahora, "consenso", por el tema principal que es el que se obligan los no pescadores natos al límite o techo en el número actual de embarcaciones de motor, sin lugar a repo-

sición por baja en la lista de matrícula, o en el censo demográfico el titular de la misma, así de claro. También quedaron recogidas, para estudiar, unas normas de carácter general y de aplicación en cuantos lugares de la costa peninsular, rías, ensenadas y playas, arriban angulas, y en pos y por ellas, pescadores profesionales, aficionados habituales y espontáneos, señalar preferencias a los primeros sobre los demás mediante sorteos de puestos, en su caso, licencias, permisos y vigilancia por quienes correspondan, para evitar desmadres o desafueros. También se incluyó como acuerdo, por lo menos en lo que al Nalón se refiere, no pescar desde el mediodía de sábados hasta el oscurecer en los domingos y, naturalmente, pasar las capturas de la angula por lonja. Y esto fue todo, por ahora. ■ **RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.**

GIJON (Corresponsal).—Otra vez las "volantas". Se tolera y consiente aquí la utilización del arte de enmalle conocida por "volanta". La emplean barcos de Avilés, Figueras, Lastres, Lueca, Tapiá, pero en zonas perfectamente delimitadas, fuera, por supuesto, de aquellas vedadas para ellas. En otros, también asturianos, han llegado a la conclusión, y decisión, de que dicho arte es nocivo para la pesca y su calidad y aprovechamiento. Ven más conveniente y acertado el aparejo. Y en "su mar", sobre todo, no consienten de ningún modo nada que no lleve anzuelos. Y éstos en línea vertical desde el propio barco para ejercer la pesca a pulso o a dedo, como se le quiera llamar. De ahí que también se haya descartado el palangre.

Entre los puertos de empleo absoluto del aparejo con anzuelo se encuentra Cudillero, el primer puerto de bajura de Asturias. En la mar del distrito marítimo de San Esteban de Pravia, que comprende a Cudillero, Oviñana y San Juan de la Arena, que entre los tres suman así como doscientas embarcaciones y unos ochocientos pescadores, se encuentran tres caladeros conocidos por La Maruca, La Piedra y Calafro, tentadores y apetitosos criaderos óptimos en merluza y besugo especialmente. No sólo en ellos no va la "volanta", sino también el palangre, ya que no tienen mar suficiente para tanta embarcación que lo utilizarán. Y así, por "consenso" hecho oficial ha quedado descartado.

GIJON

GRAN DESCENSO DE LA VENTA DE PESCADO

GIJON.—Durante una veintena de años, esta capital ha ocupado el primer puesto entre todos los puertos asturianos donde se subastaba el pescado. La lonja de pescadores de la costa —trescientos kilómetros de litoral y diecisiete puertos donde se "rula" el pescado— está regentada y explotada por las Cofradías de Pescadores, que a su vez se agrupan, a efectos estadísticos y jurídicos, en la Federación Regional de Cofradías de Pescadores, con sede en la AISS de Oviedo.

La lonja de pescado de Gijón está administrada por la Unión de Buques Pesqueros de Asturias, por lo que es la única que no depende directamente de la Cofradía de Pescadores respectiva. Sin embargo, la Unión de Armadores abona un canon a la Cofradía gijonesa con el fin de que esta última pueda prestar su asistencia social a los afiliados.

DESCENSO DE LA VENTA

Pero, aunque este puerto ha ganado la baza —muy importante a efectos de desarrollo industrial— del puerto exterior, ha perdido su fuerza pesquera hasta el punto de que gran parte de la flota pesquera que durante muchos años tenía base en aguas gijonesas, ahora atraca, descarga y vende el pescado en la lonja de la Cofradía de Pescadores Virgen de las Mareas, de Avilés.

Durante el pasado año 1977 se vendieron en la lonja de pescadores de Gijón un total de dos millones setecientos diecisiete mil kilos de pescado, que sitúa a esta "rula" en el segundo puerto asturiano, con una cifra muy por debajo de la de Avilés. Esto por lo que se refiere a kilos de pescado subastado, porque el importe en primera venta, ya Gijón está en el tercer puesto, por debajo de Cudillero.

El importe de la pesca vendida en Gijón el pasado año fue de doscientos veinte millones de pesetas. Cudillero alcanzó los doscientos treinta y cinco millones y Avilés los setecientos veintinueve millones.

Parece ser que uno de los motivos por los que se descarga menos en Gijón es porque en la "rula" avilesina hay fresqueros de toda España y sale mucho pescado para plazas importantes como Madrid, Barcelona y para toda Castilla.

Y otro hecho que influye también lo suyo, según otras opiniones, es que en la lonja de pescadores de Avilés, el barco grande descarga las cajas al borde mismo de la puerta de la "rula", mientras que en Gijón, gran parte del pescado ha de ser transportado por tierra desde El Musel hasta el muelle. Y esos kilómetros de distancia pesan lo suyo a la hora de ganar tiempo para vender el pescado. ■

A LA PERSECUCION DE LA "VOLANTA"

Días pasados, barcos foráneos allende nuestras "fronteras" fondearon sus "volantas" dentro de uno de esos caladeros, sabiendo que los "pixuetos" estaban en tierra disfrutando del merecido descanso habitual de domingo y lunes. Pero conocida por éstos la presencia de aquellos barcos y su faenar, un grupo de embarcaciones se hizo a la mar, que hizo que los "intrusos" recogieran el arte y se largaran a toda máquina. De regreso a tierra, con el natural enfado, la "excursión colectiva" presentó su denuncia y queja ante la primera autoridad de Marina de la provincia. Y sin perjuicio de las medidas que ésta pueda adoptar, y las órdenes que desde más arriba puedan también dictar, con más amplitud, para que la intrusión no se haga norma y pueda la mar verse teñida de algo que no sea petróleo, una vigilancia a flote ya se ha organizado por los mismos pescadores "pixuetos", celosos guardianes de su pan de cada día. Esta patrulla cuida los caladeros descritos. No importa que sea domingo, que la mar sea propicia o no. Y debe quedar bien sentado que no impiden "licencia" para que participen los demás, cualquiera que sea su procedencia, siempre que empleen aparejos como ellos. ■ **R. R. M.**

Sigue CRONICAS NACIONALES en página 27

Potes de cerámica, pieles de reno, espadas y pescado desecado se encontraban entre los productos noruegos más importantes, intensamente mercantilizados a través de mil años por los vikingos, que penetraron en el Mediterráneo tan profundamente que llegaron al Medio Oriente en busca de mercados. Estos mercaderes del mar se ponían en marcha en la primavera, montaban sus puestos de mercado en sus lugares de destino y permanecían en ellos hasta que la venta agotaba sus mercancías. Cobraban sus ventas principalmente en oro, en plata y otras materias valiosas.

DE FIEROS PIRATAS A AUDACES COMERCIANTES

Un poema irlandés del siglo X nos proporciona una descripción poco halagadora de los vikingos noruegos: "Navegando con sus barcos por el mar, ¡buhoneros sacadinos!".

Otro trovador irlandés canta:

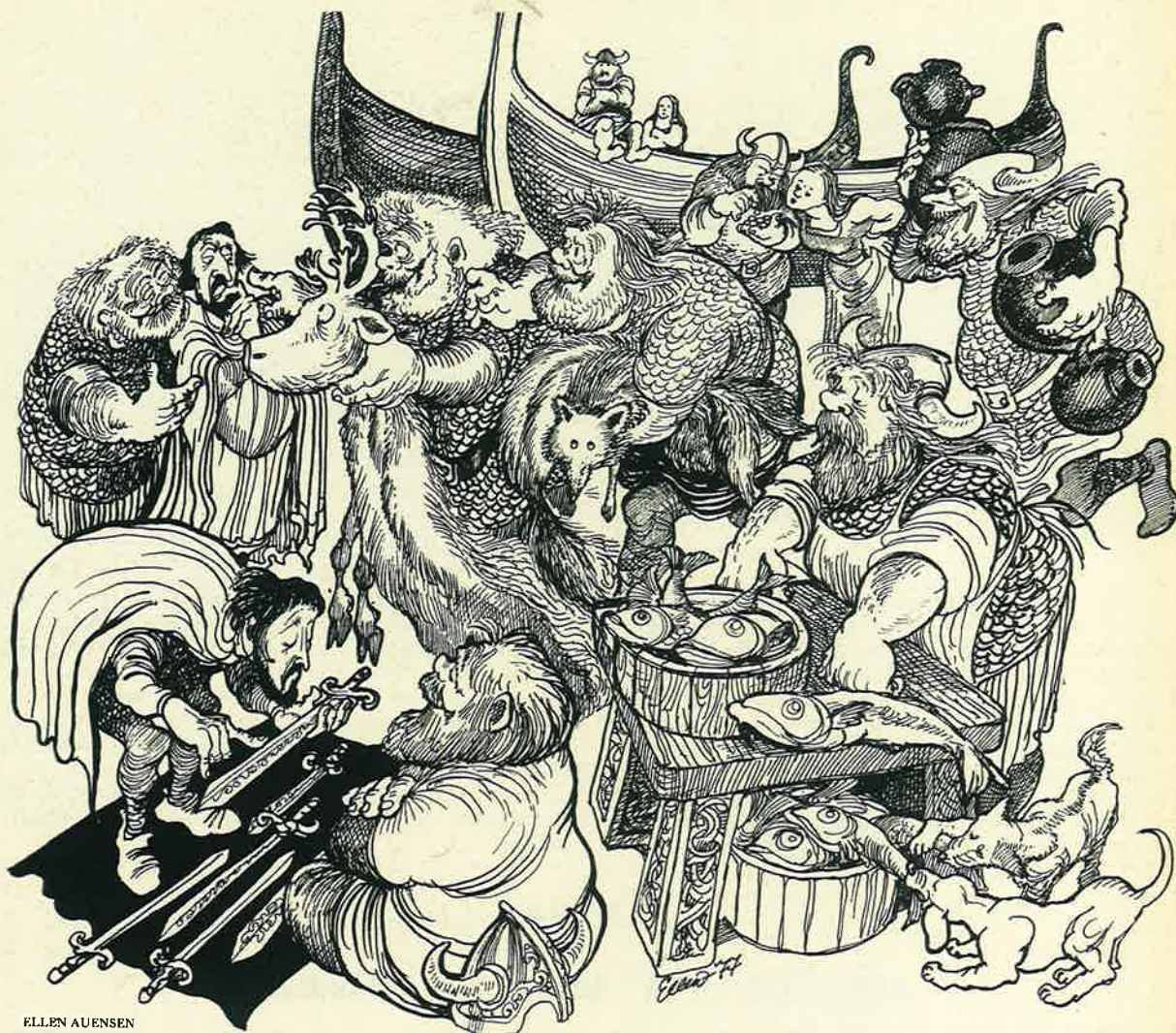
*Fuerte y salvaje es el viento esta noche...
La espuma del mar blanquea por doquier...
Yo puedo dormir a gusto en una noche así,
el horrible nórdico prefiere
la noche en calma.*

Sin duda, Irlanda fue uno de los primeros países visitados por los vikingos noruegos, y estas visitas fueron al principio más bien acciones de piratería, de pillaje y devastación, pero esto cambió pronto.

Los vikingos fueron los primeros que transportaron mercaderías noruegas en barcos noruegos: se llevaron en sus viajes cueros y pieles, algas, lino, cáñamo, ámbar y pescado. A cambio de esto buscaron primeramente oro, plata y otras materias preciosas. La "Yngling Saga" narra que el Rey Adils regresó con esclavos, entre los que se encontraba la bella Yrsa, con la que luego se casó.

Otro vikingo, Ottar, visitó al Rey Alfredo de Inglaterra, desde el extremo Norte de Noruega, poseyó barcos de pesca y navegó exportando productos en grandes cantidades. Organizó una granja con unas 20 cabezas de ganado y con igual número de cerdos y ovejas, además de 600 renos domesticados. El mar, a su alrededor, estaba lleno de focas y morsas.

Pero su mayor riqueza provenía del Finn Tax, un impuesto que exigió le fuera pagado por los lapones. Consistía en pieles de marta, pieles de oso, cuero de reno y plumas de aves. Esto permitía a Ottar navegar hacia el Sur con importantes cargas de valiosas mercancías.



ELLEN AUENSEN

No se sabe exactamente si fue Ottar quien obtuvo los tesoros encontrados en la tumba vikinga descubierta en Gokstad, en el condado noruego de Vestfold, al Sur de Oslo, pero sabemos que en el tesoro enterrado allí con su dueño había un pavo real, doce caballos y seis perros. Otro gran descubrimiento proveniente de los tiempos vikingos fue el barco "Oseberg", cargado de hermosas telas de seda y lana, sábanas, lámparas, peines y tijeras, todo obtenido por Noruega a cambio de las mercancías con que comerciaban los vikingos.

Estos ásperos y rudos hombres del Norte, desde el siglo X llegaron a tomar contacto con los países del Mediterráneo y los del Medio Oriente. Llegaron a La Meca, donde conocieron los primeros bancos y templos que financiaban no solamente el comercio, sino también la prostitución, que en aquel tiempo tenía un carácter sagrado. Los

vikingos noruegos obtuvieron de los árabes las primeras monedas y también a través de ellos conocieron el cristianismo.

Cuando el cristianismo llegó a Noruega, su efecto inicial, ciertamente, fue una restricción en el comercio, por raro que pueda parecer. Los exportadores noruegos eran muy escépticos con respecto a los sacerdotes, quienes temían que el comercio pudiera constituir un peligro para la salvación de las almas.

El Rey Knut de Dinamarca tuvo la iniciativa, a primeros del siglo XI, de establecer un imperio en el mar del Norte y en el Atlántico Norte, con el centro en Inglaterra y con Dinamarca y Noruega como sus baluartes externos. Las relaciones a través del mar del Norte, siempre cerradas, se establecieron el 10 de octubre de 1217, con la firma del primer tratado anglo-noruego de comercio y amistad, que es también el primer tratado internacional de comercio y que firmaron Enrique III de Inglaterra y Haakon V de Noruega.

Pero Noruega tenía para vender algo más que materias primas. Pronto pudo comenzar a ofrecer un cierto volumen de productos manufacturados, lo que más tarde tenía que constituir la base de su exportación. De esta manera fueron forjadas en los valles de Noruega espadas de primera calidad, según modelos extranjeros, mientras que ollas y cacerolas de cerámica, ruecas de hilar, piezas de telar, aparejos y artes de pesca se construían para ser exportados a varios países de Europa y del Este.

La plata fue el primer valor establecido como precio de los cambios y en casi todas las tumbas vikingas se encuentran balanzas utilizadas para valorar pesos de plata.

Pero aunque la mayoría de las misiones vikingas eran expediciones comerciales, dicen las sagas del tiempo, que Harek de Tjotta tuvo que camuflar su barco de guerra para atravesar el Oresund, que estaba bien defendido por el enemigo. "Lo que fue causa de que todo el velamen del barco tuviera que ser aferrado y el mástil descendido, lo que obligó a estirarlo a lo largo de todo el barco y a que algunos hombres tuvieran que remar sentados en cuclillas de proa a popa, teniendo que apretujarse en los bajos del barco todo el personal embarcado". De esta manera pudo burlar a los vigías enemigos.

El período vikingo llegó a su término, pero las ciudades que eran las bases de sus expediciones —como Oslo, Bergen y Trondheim— continúan siendo todavía los principales centros comerciales de Noruega, continuando una tradición que se remonta a su heroico pasado vikingo. ■



Se dice que las bellas cabelleras de las esclavas nórdicas eran materia muy apreciada para la exportación, con destino a las patricias romanas, que las utilizaban con deleite en sus pelucas y postizos. Los vikingos, desde luego, vendieron también otros productos, incluyendo maderos para la construcción, telas finas de lana pura, carne desecada y —cuando ya estaban en explotación las minas de sal de Lüneburg, que comenzó alrededor del año 1100— pescado salado y manteca salada.

SOL DE MEDIANOCHE

Noruega, sol de medianoche en el cabo Norte:
"Los fiordos azules, las puertas,
el trueno y la luz, por los que se hiende
el orador de la gran tierra".
(Gottfried Benn.)

Exporta el 90 por 100
del pescado que captura

NORUEGA: UN PAIS QUE VIVE DE LA MAR

La pesca ha sido durante siglos un importante medio de subsistencia en Noruega. Se calcula que, actualmente, unas 20.000 personas se dedican de lleno a la pesca en sus distintas modalidades y que, para que otras 15.000, la pesca constituye una actividad complementaria que comparten con alguna otra ocupación como, por ejemplo, la agricultura. Asimismo, unas 17.000 personas trabajan en la industria de la transformación del pescado. No obstante, a nivel nacional la pesca ha perdido algo de su preponderancia, representando en 1976 un 0,9 por 100 del producto nacional bruto.

Por otra parte, y en lo que se refiere a la exportación, la pesca y sus productos derivados representan alrededor de un 10 por 100 de la cifra total de exportaciones, excluyendo los barcos.

En 1976 se realizaron exportaciones de pescado y productos derivados de la pesca por valor de 3.700 millones de coronas noruegas, y en 1977, por valor de 4.100 millones. El volumen total de capturas fue de 3.183.000 toneladas en 1976 y 3.160.000 toneladas en 1977.

(Pasa a la página siguiente)





El 90 por 100 de lo que captura en la mar lo emplea Noruega para la exportación. En tierra son otros los problemas: la aspiración a poseer más cultivos —sólo tiene un 5 por 100, más un porcentaje semejante para pastos— supone una dura lucha en el frío de este país, vasto y agreste.

NORUEGA

(Viene de la página anterior)

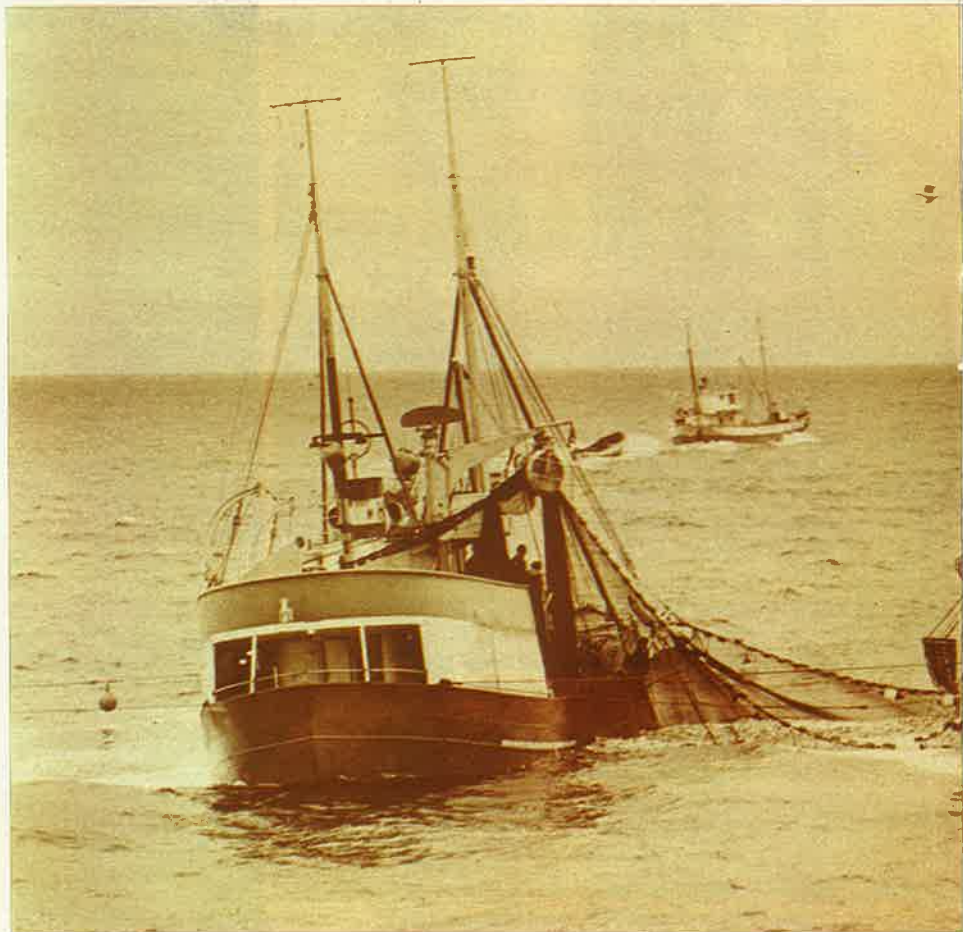
A escala mundial, Noruega ocupa el quinto lugar en cuanto a volumen de capturas; sin embargo, es el segundo país exportador de pescado capturado con red en todo el mundo, detrás del Japón; aunque esta clasificación podría variar, con el tiempo, a favor de Noruega. El volumen de capturas realizadas por Japón ha disminuido al ampliar la URSS a 200 millas el límite de sus aguas pesqueras. Por otra parte, Noruega ha mejorado su posición, ampliando a su vez el límite de sus aguas pesqueras a 200 millas a partir del 1 de enero de 1977.

Noruega exporta aproximadamente un 90 por 100 del volumen total capturado. Los mercados más importantes son Estados Unidos, Suecia y Gran Bretaña. Este último país importa principalmente filetes de pescado congelado, una gran parte de los cuales son suministrados directamente a Grimsby y Hull desde los pesqueros frigoríficos noruegos. Alrededor de un 50 a un 60 por 100 de las importaciones británicas de filetes congelados procede de Noruega, cuya aportación al mercado de los filetes de pescado congelado en Gran Bretaña viene a representar de un 20 a un 30 por 100 del consumo. Los Estados Unidos acaparan más de la mitad de las exportaciones noruegas de pescado en conserva, así como una buena porción de las de pescado congelado. Suecia adquiere productos de la pesca altamente transformados, así como considerables cantidades de harina de pescado. Alemania Occidental importa pescado congelado exteriormente, así como pesca de agua dulce y salmón cultivado, en tanto que grandes cantidades de roe-lodde (capelán) completamente congelado son exportadas al Japón.

VARIEDADES EXPORTADAS POR NORUEGA

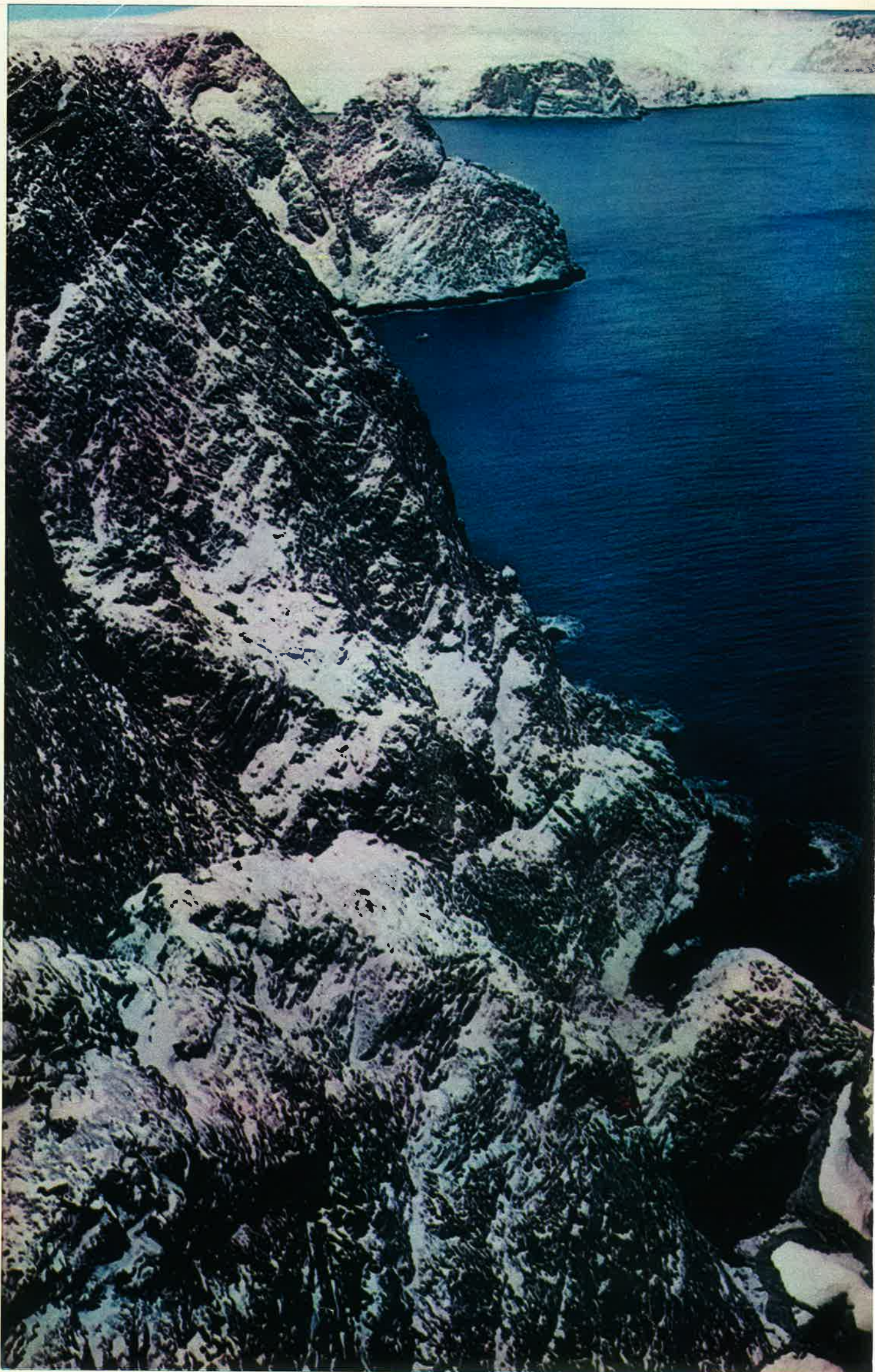
El pescado utilizado para la preparación de filetes congelados y productos transformados congelados consiste, principalmente, en bacalao, haddock y saithe, que unas veces se suministran congelados en bloques, para sufrir ulteriores transformaciones en factorías extranjeras, y otras directamente preparados para la cocina, en forma de tiras de pescado, pescado a la parrilla y grandes fardos para hoteles e importantes cadenas de distribución. El pescado fresco y el congelado superficialmente consisten también en bacalao y saithe, así como cazón, halibut de Groenlandia, trucha y salmón. Japón importa anualmente entre 6.000 y 7.000 toneladas de capelán completamente congelado. El mayor volumen de exportaciones corresponde al cazón, salmón y halibut de Groenlandia. Estas variedades de pescado son sometidas a ulteriores transformaciones en los países consumidores; por ejemplo, el salmón fresco congelado superficialmente se destina a las fábricas de salmón ahumado del continente, y el halibut de Groenlandia, a las de Alemania Occidental; mientras que, en Suecia, el ling (o abadejo largo) fresco se deseca para utilizarlo como lutfisk. El pescado fresco se vende en los mercados europeos menos alejados por ser perecedero, aunque recientemente ha empezado a ser exportado a los Estados Unidos. Estos envíos se realizan por avión y abren nuevos horizontes para la venta de tales productos. Las exportaciones noruegas de pescado cultivado en criaderos, principalmente las de salmón, han aumentado de modo considerable en los últimos años, sobre todo en lo que se refiere a los mercados

(Pasa a la página 22)





Dice la leyenda:
 "Hestmany era un gigante,
 convertido en piedra sobre su caballo.
 Y cabalga, y cabalga,
 sin que nunca consiga alcanzar
 el Círculo Polar Ártico.
 Una nube roza su yelmo,
 su capa ondea a sus espaldas
 y el sol descende al atardecer,
 mientras lejos, sobre el mar,
 el firmamento gris plomo encierra
 el calor de un tiempo que ha de venir..."



NORUEGA

(Viene de la página 20)

de Europa Occidental. El pescado seco (pejepalo) consiste principalmente en bacalao y saithe, y constituye uno de los productos exportados tradicionalmente por Noruega, habiéndose utilizado para este tráfico comercial, durante siglos, la ruta marítima que une Lofoten y Bergen, desde cuyo puerto se efectúan los envíos al extranjero. Resulta difícil abrir nuevos mercados para este producto tradicional, a pesar de que su elevado valor nutritivo y gran capacidad de conservación le hacen muy indicado para los países de clima cálido. La exportación de pescado seco a Nigeria, país que constituye, con un gran margen de diferencia, el mayor mercado de pescado seco, ha experimentado considerables limitaciones. En 1977, Nigeria impuso restricciones a la importación de pescado seco, y en estos momentos, la situación de dicho mercado parece bastante incierta.

El clipfish consiste principalmente en bacalao, saithe, ling y cusk. Como materia prima se utiliza pescado salado, desecado artificialmente en factorías especiales destinadas al efecto, la mayoría situadas en la costa de More. El clipfish posee muchas de las propiedades del pescado seco; soporta el calor, la humedad y los insectos, y posee un elevado contenido proteico; no obstante, se vende mucho más fácilmente que aquél, y el mercado para esta variedad es mucho más estable. El clipfish se exporta principalmente a los países de habla latina, como los de América del Sur y Europa meridional, y las antiguas colonias españolas y portuguesas en África.

CONSERVAS DE PESCADO

La industria conservera noruega cuenta con más de un siglo de existencia, estando tradicionalmente centralizada en el Oeste de Noruega, sobre todo en Rogaland y Hordaland. Principalmente se exportan sardinas arenques, aunque también el brisling o sardina noruega cuenta con un amplio mercado. Los Estados Unidos importan más de la mitad del pescado en conserva; no obstante, Australia, Suecia y Canadá son también importantes consumidores de este producto.

HARINA Y ACEITE DE PESCADO

Unas dos terceras partes de las capturas noruegas de pescado son transformadas en harina. El pescado utilizado con este fin se denomina "pescado industrial", y se compone de capelán, faneca, brisling, etc. La harina de pescado se utiliza como ingrediente proteico, mezclada con piensos, para la alimentación del ganado vacuno y porcino. El aceite de pescado constituye la materia prima para la industria de las grasas alimenticias, utilizándose en su mayor parte para la elaboración de margarina.

Las exportaciones de harina de pescado experimentan grandes altibajos motivados por las correspondientes fluctuaciones del mercado internacional; no obstante, en 1977 los precios de este producto alcanzaron un nivel francamente favorable. Concretamente en lo que se refiere al aceite y a la harina de arenque, 1977 fue un año record, con unos ingresos totales del orden de 1.600 millones de nok, 300 millones más que el año precedente.

MARISCO

En 1976, la cifra de exportaciones de marisco, tanto al natural como transformado, se elevó a 140 millones de nok. En 1977 se vendieron 13.000 toneladas de camarones frescos y congelados, con unos ingresos de 154 millones de nok. También en ese mismo año aumentaron las exportaciones de camarones con caparazón congelados al Japón, al haber descendido considerablemente el volumen de capturas de este marisco en dicho país, a consecuencia de la expansión de los límites de las aguas pesqueras rusas.

EL ARENQUE Y SUS DERIVADOS

El arenque se vende en conserva, fresco, congelado, salado, curado en azúcar, ahumado y

escabechado, así como en forma de harina y aceite. Este pescado se exporta a Dinamarca, Finlandia, Suecia, Holanda y Alemania Occidental.

POLITICA ADUANERA Y COMERCIAL

El mayor obstáculo con que tropiezan las exportaciones noruegas de pescado a Europa son los derechos arancelarios. En los países pertenecientes a la EFTA (European Free Trade Association = Asociación Europea de Libre Comercio), los productos derivados de la pesca por transformación industrial estuvieron exentos de derechos durante la década de los sesenta, pero la ampliación del Mercado Común trajo como consecuencia la reimplantación de los derechos de aduana sobre numerosos productos derivados del pescado, a excepción de los filetes congelados, para los que dichos gravámenes han descendido del 15 al 3 por 100. Los derechos de importación que gravan los productos transformados congelados se elevan, sin embargo, al 20 por 100. El pescado fresco semicongelado paga, generalmente, un 15 por ciento, en tanto que los derechos sobre las conservas oscilan entre un 20 y un 25 por 100. No obstante, los problemas de abastecimiento de pescado y sus derivados con que se enfrenta el Mercado Común, cuyos miembros dependen necesariamente de las importaciones, permite abrigar esperanzas acerca de una posible reducción de los derechos de arancel. Los mercados de ultramar, como, por ejemplo, Estados Unidos y Australia, mantienen, en términos generales, una política de liberalización en cuanto a sus importaciones, aplicando derechos de escasa cuantía. Asimismo se espera un descenso del nivel proteccionista existente en el Japón, que oscila entre un 10 y un 15 por 100, en proporción equivalente al incremento de su necesidad de importar. Los mayores obstáculos en cuanto a derechos elevados, depósitos previos, impedimentos para la concesión de licencias de importación y oposición a la liberalización de las importaciones, se dan en los países en vías de desarrollo. Alrededor de un 55 por 100 de las exportaciones de pescado noruego va destinado a mercados que importan por valor de 100 millones de nok como mínimo; por ejemplo, EE. UU., Gran Bretaña, Alemania Occidental, Italia, Portugal, Suecia, Finlandia, Nigeria y Brasil.

¿SE EXPLOTAN ADECUADAMENTE LOS RECURSOS QUE OFRECE EL MAR?

Para una nación eminentemente pescadora, como es Noruega, el grado de disponibilidad de las especies de peces que viene capturando tradicionalmente constituye un factor de primera importancia que es preciso vigilar de manera constante. Si se explota excesivamente un determinado tipo de pescado puede provocarse lo que ya sucedió con el arenque, es decir, su extinción. En los programas de investigación, una de las principales preocupaciones consiste en cómo aprovechar mejor los recursos del océano, que es la despensa del futuro. Casi todo lo que extraemos del mar por medio de redes tiene, como característica en común, su riqueza proteínica, resultando adecuado, por consiguiente, para la alimentación no sólo de la especie humana, sino también del ganado.

Los animales comen prácticamente de todo; el hombre, en cambio, es más exigente. En lo que se refiere al pescado destinado a la alimentación humana, las pesquerías noruegas han venido limitando sus capturas durante décadas a las especies tradicionales, considerando las restantes como "cizaña" o pescado industrial que sólo sirve para la molinera. En esta última categoría figura incluido el capelán, que es para los japoneses un bocado exquisito, en tanto que nosotros nos limitamos a transformarlo en harina y aceite de pescado.

Ultimamente se ha organizado un gran revuelo en torno al pescado marino y las capturas indiscriminadas han pasado a la Historia. Son varios los países que han ampliado los límites de sus aguas pesqueras con objeto de reservar



Puerto de Trondheim

los recursos que las mismas ofrecen para sus propios pescadores, así como con vistas a la conservación de las distintas especies de peces, algunas de las cuales han sido objeto de unas capturas tan intensivas que ha llegado a suscitarse el temor de su posible desaparición. Hay que intentar descubrir otros recursos, o nuevas formas de utilizar los ya existentes. En nuestro país, la harina de pescado, por ejemplo, está considerada exclusivamente como alimento para el ganado, mientras que en varios países en vías de desarrollo, este producto constituye un excelente complemento de las dietas de bajo contenido en proteínas. Actualmente se realizan esfuerzos en numerosos frentes por descubrir diversos modos de aprovechar también la harina de pescado para la alimentación humana.

Asimismo, se efectúan pruebas con distintas

variedades de peces a las que hasta ahora no se había concedido interés. La variedad vassild (silus de Argentina) y el merlán azul constituyen dos ejemplos de especies que han resultado ser aprovechables, y lo mismo sucede con el pez luminoso del Norte. En las costas de Noruega Occidental hay durante el invierno grandes enjambres de akkar; un calamar decápodo que vive en toda la zona comprendida entre las citadas costas y Portugal. Hasta ahora, esta variedad había sido utilizada, casi exclusivamente, como carnada, sin embargo, el Instituto de Investigación Oceánica de Bergen, en colaboración con la Escuela de Hostelería, ha confeccionado diversas recetas a base de akkar, muy nutritivas y apetitosas incluso para los paladares más exigentes.

Otro de los recursos hasta ahora insuficiente-



mente explotados de las aguas noruegas es el mejillón. Además de ser un molusco muy abundante, los numerosos fiordos que jalonan la costa noruega ofrecen unas condiciones muy favorables para la instalación de viveros de mejillones, al igual que sucede con la cría del salmón en el Oeste de Noruega, donde se están consiguiendo buenos resultados.

Un investigador de la Universidad Técnica de Noruega, en Trondheim, ha dado a conocer recientemente los resultados de algunos experimentos muy interesantes realizados con krill, animal parecido a la gamba que abunda enormemente en aguas del Antártico. Hasta ahora no se suponía que el krill pudiera resultar apropiado para la alimentación; sin embargo, recientemente se ha descubierto que posee unas ventajas mucho mayores de lo que se creía. Por

otra parte, el krill contiene un concentrado proteico asimilable, cuya existencia era hasta ahora desconocida, que le convierte en una valiosa fuente nutritiva. En Japón, el krill se utiliza para la alimentación humana, y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) se ha mostrado muy interesada por el informe publicado en Trondheim acerca del resultado de las investigaciones realizadas sobre el krill.

En la Universidad Técnica de Noruega se ha ideado, asimismo, un dispositivo que permite seguir los movimientos migratorios de los peces por medio de radioemisores, facilitando así el estudio de los desplazamientos de estos animales por el océano. Marcando un pez ultrasónicamente es posible estudiar su posición y profundidad a medida que se desplaza por el mar. ^N





LA MAYOR CATASTROFE ECOLOGICA DEL ATLANTICO SUR DIVIDE A LOS CIENTIFICOS Y A LAS AUTORIDADES DE BRASIL.

LO QUE PARA UNOS ES UN MORTIFERO AGENTE QUIMICO, LA ADMINISTRACION LO CALIFICA DE SIMPLE "MAREA ROJA".

TRES FALLECIDOS, TONELADAS DE PECES MUERTOS, ESPUMA DE ORIGEN DESCONOCIDO, GAS IRRITANTE Y TOXICO, SECUELAS DE LA TRAGEDIA.

A la izquierda, la misteriosa espuma que llega con el oleaje a las costas brasileñas. Arriba, playa del Estado de Río Grande do Sul, sobre cuyos mariscos pesa la prohibición de comercialización.



LA "ESPUMA DE LA MUERTE" BAÑA LAS COSTAS DE BRASIL

En la pequeña aldea costera de Hermenegildo, al Sur de Brasil, un hombre salió corriendo de su cabaña en calzoncillos pidiendo socorro en la madrugada del 3 de abril: fue el primer grito de alarma. Todos los habitantes de la pequeña aldea padecían el mismo mal: sus ojos lagrimeaban sin cesar, un escozor fortísimo atacaba su garganta y todos también comenzaban a sufrir una tos convulsa.

Todo Hermenegildo se conmocionó: 250 personas sufrían los efectos de un gas que había invadido sus casas y el ambiente.

"Nos alejábamos de la costa y dejábamos de toser", explicaron después. "Así supimos que el gas venía del mar".

Veinticuatro días después, los tres caballos de la localidad murieron entre convulsiones, como de asfixia. Habían comenzado a sentir paralización en las patas posteriores, como se apreciaba ya en gatos y perros de la aldea. Las autoridades sanitarias del Estado de Rio Grande do Sul enviaron especialistas en contaminación para analizar las causas y durante treinta días el caso mantuvo conmocionado a todo el país, pues los efectos del "gas misterioso" comenzaron a sentirse en toda la costa riograndense. Peces y mariscos formaban un manto de cadáveres que las olas arrojaban a las playas

sureñas, mostrando también que los animales con más capacidad de resistir la polución marina habitual —tortugas y lobos marinos— morían en las playas entre vómitos de sangre con los ojos fuera de las órbitas.

Aves marinas, cuyo alimento exclusivo son los peces de litoral, también morían sin que nadie encontrara hasta ahora una explicación al fenómeno que fuera satisfactoria.

Las aldeas de la zona se evacuaron y quedó prohibida la ingestión de peces y la comercialización del marisco de la región, una de las riquezas de ese litoral más tradicionales.

La explicación primera fue una alteración en la salinidad del mar.

Tras ésta se especuló con alguna otra modificación de las condiciones de esa costa —temperatura marina— y para explicar el resto del proceso de mortalidad se indicaba que la descomposición de peces había producido el ciclo contaminante.

LA ESPUMA DE LA MUERTE

Entre tanto, el Instituto de Toxicología de la Universidad de Pelotas concluía que en las muestras de peces muertos se encontraba un componente químico de numerosos plaguicidas agrícolas: isotiocianato de metilo.

Una extraña espuma que los diarios riograndenses comenzaron a llamar "la espuma de la muerte" llegaba hasta las costas empujadas por el mar cuando arreciaban los síntomas de toxicidad del agua: los baños marinos de los más prestigiosos balnearios del Sur brasileño también fueron prohibidos.

Al descubrimiento del componente químico que los laboratorios universitarios descubrieron, las autoridades sanitarias, encabezadas por el propio ministro brasileño de Salud Pública, Almeida Machado, enfrentaron una versión "natural" del fenómeno: se trataba —según todos los indicios, se decía— de marea roja.

La explicación contradecía la de los científicos independientes que habían analizado por su cuenta muestras recogidas en la zona, pero además se enfrentaba también a la opinión de los pescadores de la región.

Los científicos de la Universidad de Pelotas sostienen que la marea roja es un "fenómeno conocido" que difícilmente puede ponerse en duda cuando se manifiesta, pues "basta analizar el agua para descubrir la toxina liberada por el plancton marino".

El ministro Almeida Machado respondió a esta y otras críticas desautorizando el descubrimiento de un posible agente químico: "El mar está tan contaminado que cualquier laboratorio puede encontrar en el agua lo que desee".

Y poco a poco, la explicación de una marea roja —especie de "explosión demográfica" de microorganismos que forman el plancton— se abrió paso frente a cualquier otro intento de interpretar el caso, pero sin recibir de sectores de opinión muy diversos más que críticas.

DOS NAVIOS SOSPECHOSOS

Para el presidente del Comité de Defensa del Medio del Estado de Rio Grande do Sul, José



Caballos del pueblecito de Hermenegildo murieron a consecuencia de la intoxicación, y también lobos marinos. En la fotografía, uno de éstos agoniza en la playa.

LA "ESPUMA DE LA MUERTE" BAÑA LAS COSTAS DE BRASIL

Lutzenberg, la marea roja "es una explicación demasiado simple" y sus acusaciones conmovieron durante estos días a la opinión pública brasileña: "Estados Unidos puede haber derramado en el Atlántico Sur el 'agente naranja', gas neurotóxico que utilizó aquel país durante la guerra de Vietnam".

Lutzenberg acusó a las grandes potencias de "utilizar el Atlántico Sur como depósito de basuras para sus desperdicios industriales" y agregó que "para las multinacionales, la vida humana y el equilibrio ecológico importa mucho menos que sus propios intereses".

En la mitad de la polémica se comienza a alentar dos nombres de barcos que avivan la posibilidad de un agente químico contaminante: la prensa recuerda que en 1971 se hundió frente a la costa Sur brasileña el navío "Taquari" con una carga de la Dow Chemical no especificada, pero que se sospecha se tratara de una combinación química de mercurio.

El otro nombre, también de un navío, pasa a las páginas de los periódicos como el más probable origen de la catástrofe: en abril del año pasado, el "Itapage", de bandera germano-occidental, liberó una carga de sustancias químicas frente a la costa durante una tormenta.

Más tarde, ambas compañías desmienten toda posibilidad esgrimiendo razones que los ecólogos riograndenses, encabezados por Lutzenberg, utilizan precisamente para atacar directamente a ambas.

En la mitad del mes un hombre muere con todos los síntomas de padecer la extraña intoxicación. La alarma es general y el éxodo de los más reacios deja solitarios los poblados pesqueros. En las poblaciones grandes de la costa no se han hecho sentir los efectos y el temor es general, pero no provoca traslados.

Poco tiempo después dos obreros que construyen un espigón en un puerto pesquero mueren en circunstancias extrañas que se suponen también relacionadas con las emanaciones. La explicación del parte médico establece que fue meningitis y los cadáveres son retirados de la capilla ardiente por una patrulla de la Policía Militar. La familia se había negado a facilitar la autopsia. La alarma es general ya en la mitad de abril y las fotos de la marea de espuma son primeras páginas en todo el país.

LA ESPUMA VIAJA AL NORTE

Las autoridades sanitarias establecieron en los poblados que de una forma u otra habían sido trágicos protagonistas del fenómeno una especie de "cuarteles generales" compuestos de científicos y "animales-cobaya" que se enjaulan frente a las playas para estudiar sus constantes vitales en cada momento.

En el último tercio del mes de abril, empero, los vientos y las mareas han desplazado la emanación en dirección Norte con una rapidez asombrosa: en menos de tres días los peces muertos flotantes y algunos de los síntomas percibidos en los primeros días —si bien más amortiguados— comienzan a sentirse 500 kilómetros más al Norte.

Todo vuelve a una especie de normalidad en las aldeas que dieron el primer aviso: se levanta la prohibición de comer pescado, aunque subsiste la de comercializar el marisco. El ministro de Sanidad se desplaza de vuelta para la capital federal, Brasilia, y a esas alturas todos los informativos de televisión machacan sobre una única explicación: la marea roja.

Siguen las informaciones alarmantes: 10 toneladas de peces muertos flotan o aparecen en las playas de Santos, a sólo 50 kilómetros de la ciudad más populosa de Latinoamérica, Sao Paulo.

A esto se agrega el dato de que otras dos toneladas de peces muertos flotan por el curso medio del Paraná.

La explicación oficial en este caso es de mayor envergadura, pese a criticarse en algunos medios la diferenciación tan rotunda que se hizo desde el primer momento entre el caso de la bahía de Santos y las emanaciones de la costa riograndense.

Una compañía pesquera arrojó gas letal para "atontar" peces y facilitar la recogida de sus presas, pero —al parecer— rebasó la dosis al administrarla en un afluente del río Paraná.

Tras una multa a la compañía depredadora no demasiado convincente —dos mil dólares— queda todo explicado, pues para la mortandad de la costa paulista se concluye que "navíos incontrolados se liberaron de carga superflua de su pesca".

LAS CONSIGNAS DE LAS MULTINACIONALES

Lutzenberg, visiblemente irritado por la escasa operatividad de sus reclamaciones, declara que las autoridades no han hecho público el "control oficial" donde está registrada la carga del navío hundido en 1971, y recoge una información según la cual "hombres ranas del Ejército norteamericano y de la propia Dow Chemical están sondeando la zona donde ocurrió el siniestro del "Taquari".

Las críticas arrecian cuando ya es un hecho la vuelta de los habitantes a las aldeas pesqueras y a las localidades balnearias de la costa. Se da incluso el nombre de un agente de la empresa norteamericana que contó con el registro de carga del "Taquari" el año pasado durante una gestión dirigida a recuperar el barco y su carga. En aquel registro —ahora no se hizo público, como pedían los ecologistas— figuraban un componente elaborado a partir de mercurio.

El presidente de la sociedad ecologista dice saber que existe en toda la región una consigna dirigida por la compañía química norteamericana a todas las autoridades locales en el sentido de que "si aparecieran en las playas unos cilindros de metal pintados de rojo" deben ser avisados inmediatamente "sin entrar en lo posible en contacto con ellos".

La otra cara del drama de esta que ya es llamada "la mayor catástrofe ecológica del Atlántico Sur" son las 40.000 personas que, directa o indirectamente, viven de la pesca riograndense. Las industrias pesqueras de la zona declaran que solamente con la paralización de ventas de estos treinta días están al borde de la quiebra. Casi 8.000 trabajadores se reclutan en las pequeñas empresas pesqueras del litoral Sur, sin contar las que reciben su trabajo de la atracción turística —que ya no lo es más, por el momento— de sus playas tranquilas, bien queridas de los habitantes de Sao Paulo por estar fuera de los "circuitos comercializados por el turismo", como Río o el Estado de Bahía. ■ **JUSTO PIERNES.** (Servicios Especiales de la agencia Efe, desde Río de Janeiro.)



UN MARRAJO EN VINARÓZ



El pesquero "Margarita María", de la matrícula de Rosas, capturó a unas 22 millas de la costa de Vinaroz este marrajo australiano, cuando el buque se dedicaba a las faenas de arrastre. Fue desembarcado en la lonja vinarocense, donde el enorme ejemplar tuvo el éxito de público que puede apreciarse en la fotografía, que nos remite el delegado del ISM en Vinaroz, Domingo Forner.

AVILES

NUEVOS DAÑOS INTENCIONADOS A EMBARCACIONES

GIJÓN (Corresponsal).—Otro acto de grave daño se ha producido a embarcaciones de pesca en el muelle próximo a la Lonja de Avilés. En el espacio de pocos días han sido dos los "atentados" realizados hasta ahora por desconocidos, pero no ignorantes de su deambular por los barcos, a deducir por la técnica empleada.

Primero fue el pesquero de arrastre "Siempre Emperatriz", el cual resultó afectado por los destrozos causados a sus equipos auxiliares de navegación y para la pesca instalados en su puente, así como del intento, afortunadamente fallido, de que se hundiera. Ahora, el sábado día 15 de abril, le tocó la "suerte", mala, por supuesto, a la lancha de bajura "Capricho Número Dos", merluquera del pincho, de Cudillero, de unas 15 TRB; con el "acierto", esta vez, de que los forajidos o afines forzaron la entrada al motor, cortaron el tubo de éste al grifo de fondo para que se fuera a pique la lancha, como así ocurrió, y continuando su paso devastador, violentaron la entrada al puente, arrancando y tirando a la mar, a la ría, cuanto de valor había en él: compás, "chivato", sonda y telefonía. Así de certeros.

En la vieja y hospitalaria villa marinera hay recelos, confusión y consternación, como en las restantes poblaciones costeras del Principado, por estos atentados, y surgen los "mariajes" acerca del porqué y quién o quiénes, no faltando quien piensa si el segundo hecho no va con que la atención investigadora se aleje del supuesto móvil y de la sospecha sobre el brazo ejecutor del primero, para que se llegue a la hoy fácil y cómoda condescendencia de disculpa de que estas dos graves acciones punibles, novedosas, son como las demás que abundan, producto tardío de los tiempos idos y "natural" vía destigmatizante. ¿Será eso? ■ R. R. M.

LUANCO

CONCURSO FOTOGRAFICO SEMANA DE LA MAR

Patrocinado por el Ayuntamiento de Gozón (Luanco), y bajo el nombre de Semana de la Mar, se ha convocado el II Concurso Nacional de Fotografía, con arreglo a las siguientes bases:

Tema.—La mar, en cualquiera de sus facetas: paisaje, pesca, sus gentes, etcétera.

Participantes.—Cuantos lo deseen, residentes en España.

Obras.—Tres como máximo por participante, en blanco y negro, tamaño mínimo de 24 x 30 y máximo de 30 x 40, que habrán de presentarse reforzadas, y que no hayan sido premiadas.

Plazo de admisión.—Hasta el 20 de junio de 1978.

Premios.—Primer premio: 10.000 pesetas y trofeo de plata de ley. Segundo: 6.000 pesetas y trofeo. Tercero: 4.000 pesetas y trofeo. Premio Jurado Popular: 2.000 pesetas y trofeo a la obra que obtenga más votos, emitidos por los visitantes a la exposición.

Los envíos habrán de dirigirse antes de la fecha señalada a la siguiente dirección: II Concurso Nacional de Fotografía. Conde del Real Agrado, 11. Luanco (Asturias), cumpliendo los siguientes requisitos: al dorso de cada fotografía figurará su título y un lema. Este lema deberá figurar en sobre aparte, cerrado, en cuyo interior se detallan nombre y dirección del concursante.

Las fotografías serán expuestas al público en la Casa de la Cultura, coincidiendo con la celebración de la VIII Semana de la Mar, del 23 al 30 de julio de 1978. ■

LEQUEITIO

CINCO PESQUEROS FAENARAN EN VENEZUELA

LEQUEITIO (Vizcaya).—Cinco barcos de Lequeitio han sido contratados por una empresa venezolana para faenar en aguas de aquel país durante un período de seis meses.

Los barcos se dedicarán a la captura del listado en las costas de Venezuela, con la venta garantizada a tres bolígrafos y medio el kilo como precio mínimo, equivalentes a sesenta y seis pesetas, en cifras redondas.

En el caso de un trabajo positivo, y por común acuerdo de las partes, la empresa Euma prolongaría el contrato de seis meses y podría llevarse otros barcos de Lequeitio y Bermeo.

En algunos medios pesqueros se teme que la emigración de barcos termine por hacer desaparecer el puerto de Lequeitio, afectado como otros del Cantábrico por los problemas que ha planteado la extensión a 200 millas de las aguas comunitarias. ■

BILBAO

EN LIBERTAD EL "GORRICO I"

BILBAO.—El motopesquero "Gorricho I", que fue apresado el pasado día 2 de mayo por una patrullera francesa, cuando faenaba sin licencia dentro de las doscientas millas comunitarias, ha sido puesto en libertad.

El barco pertenece a Pesquera Gorricho, S. A., y había sido conducido al puerto de Leburdón, próximo a Burdeos. Antes de ser puesto en libertad ha tenido que depositar fianza y le ha sido decomisada la pesca que llevaba y un saco de red. ■

LA INTERFEDERATIVA DEL CANTABRICO ACUERDA LIMITAR LAS CAPTURAS DE ANCHOAS

BILBAO.—A partir del día 6 de mayo, las capturas de anchoa por embarcación y día serán de 6.000 kilos, en lugar de los 8.000 acordados anteriormente, según se puso de manifiesto en una reunión mantenida en Bilbao en la Interfederativa de pesca de las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander.

Esta medida se debe a la depreciación que ha sufrido esta especie de pesca desde principios de la campaña, ya que se

Defender la riqueza
placícola
de las islas Medas,
es propósito
de los pescadores
de la Costa Brava.
(Foto: EFE-FIEL.)



Islas Medas

UN ARCHIPIELAGO DE BOLSILLO FRENTE A LA COSTA BRAVA

En el archipiélago de bolsillo de las islas Medas, frente a la playa de L'Estartit, no son tan felices que ocurran discusiones de "africanidad" como en el canario. Están tan pegadas a la parte Sur del sobaco del golfo de Lyon, las islas Medas, que si un grupo de norteafricanos, de los de alfombra al hombro y muestrario en la mano de objetos brillantes, que tanto abundan en la Costa Brava, se establecen en una cueva de las islas Medas, ya se encargaría el comandante de Marina de Cadaqués de que no hubiese en esa toma de posesión derechos adquiridos ni cuestiones futuras de soberanía.

Desde que, hace unos años, salió de la Meda Gran el último farero con su familia para encender la luz del castillo —faro por medio de un cable submarino desde un dispositivo que acciona en el pueblo de L'Estartit—, en el pequeño archipiélago de las islas Medas no habitan seres humanos de una forma permanente, especialmente en un túnel submarino que atraviesa a una de las islas de ese archipiélago que parece de juguete.

En todo el litoral catalán no existe un archipiélago mayor que ese de las islas Medas que, entre más y menos, se encuentra a una media de 600 metros del lugar menos distante de la playa de L'Estartit, que es de su relativamente nuevo puerto deportivo y de pescadores de bajura.

UNICA EDIFICACION

Cualquier nadador medio puede hacer fácilmente,

en braza de pecho o en "crol" rápido, el recorrido de ida y vuelta desde la playa de L'Estartit hasta el embarcadero de la Meda Gran bajo la senda que, en esa isla, conduce hasta el castillo —faro que es la única edificación que existe en ese pequeño archipiélago que tampoco tiene un solo árbol ni ningún manantial de agua en superficie.

El archipiélago de las islas Medas está a punto de ser balizado con boyas luminosas que señalen una zona en la que no se podrá pescar ni al arrastre ni con caña desde embarcación o desde las rocas. La Cofradía de Pescadores de L'Estartit celebra reuniones para salvar derechos adquiridos desde muy antiguo en esa localidad, cuyo devenir —que es casi el presente— es el de haber nacido como un barrio marítimo de pescadores de la villa de Torroella de Montgrí.

Si ahora L'Estartit es una población de varios miles de veraneantes estacionales se lo debe al "boom" turístico que se inició, a lo grande, a partir de 1950.

Cuando los griegos de la civilización focense bautizaron a ese lugar como "Tetartos", en lo que ahora es L'Estartit no había más que una playa en el descenso marítimo de las estribaciones del macizo de Montgrí. Hoy L'Estartit es un puerto y una población asentada en invierno que quintuplica, por lo menos, sus residentes en la temporada estival.

ISLAS E ISLOTES

La Meda Gran tiene 600 metros de largo y 76 de ancho. La Meda Petita, 300 metros de largo y una anchura variable por la irregularidad del contorno de esa isla. Esas son las principales, a las que siguen, en dimensión, los islotes de Magallot, el Mogot Bernat y los dos Tascons, el grande y el pequeño.

Ese archipiélago de las Medas, además de presenciar varios naufragios en los tiempos de la navegación de cabotaje, ha sido nido de piratas, bucaneros y corsarios de las incursiones normandas hasta las de los aventu-

rerros, turcos y berberiscos. En un mismo año de 1811 las islas Medas fueron ocupadas dos veces por marineros británicos que ayudaban a los guerrilleros españoles a defenderse de la invasión napoleónica. Al mando de un tal Lacy las ocuparon, por unos días, el 29 de agosto de 1811, pero, rechazados por el bombardeo de las baterías napoleónicas que estaban emplazadas en la playa de L'Estartit, los británicos de las Medas las abandonaron para regresar a ellas el 11 de septiembre del mismo año.

Cuando el ejército napoleónico abandonó Torroella de Montgrí, una manifestación de júbilo se dirigió a las islas Medas para comunicar la noticia a sus ocupantes británicos que descansaban como lagartos tendidos al sol.

—"Ja podeu sortir" —gritó uno de los manifestantes.

—"What?" —le respondió una voz desde el castillero-faro de la Meda Gran.

—"Napoleonic army is gone" —se le respondió desde la playa.

Y entonces, en L'Estartit se celebró una gran fiesta de alegría. ■ FRANCISCO COSTA TORRO. (FIEL/SERVICIOS ESPECIALES DE EFE.)

VI Asamblea del CCPMNO en Barcelona



EL "ARCO MEDITERRANEO", AMPLIADO HASTA EL PUERTO DE VALENCIA

BARCELONA (De nuestro colaborador F. G. Latorre, para "Hoja del Mar").—"La revitalización de nuestra cuenca es un objetivo capital para el equilibrio de Europa", manifestó el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, señor Garrigues Walker, en un mensaje leído durante la clausura de la VI Asamblea General del Comité de Coordinación de Puertos del Mediterráneo Noroccidental, cuyas jornadas han durado los días 6 y 7 de abril. El señor Garrigues, al expresar los deseos de una mayor colaboración con este organismo —que desde ahora presidirá don Ramón Guardáns Vallés, titular del puerto de Barcelona—, anunció que en breve el puerto barcelonés alcanzará una autonomía pareja a la que históricamente gozan sus hermanos de Marsella y Génova.

EL ARCO DEL C.C.P.M.N.O., AMPLIADO HASTA EL PUERTO DE VALENCIA

Dos puntos importantes han centrado la atención de esta VI edición de la Asamblea del Comité: la presencia árabe por vez primera y el acuerdo adoptado de que el arco del CCPMNO abarque hasta el puerto de Valencia, incluido el de Castellón.

La presencia árabe ha respondido al afán de lograr un mejor entendimiento en todo el área mediterránea. A los tradicionales contactos con puertos africanos de la zona Norte por medio de comisiones, ya que se descarta su integración por cuanto ellos forman un organismo propio el UAPNA, se añade ahora una política de proximidad que redunde en un incremento de las relaciones. La representación árabe ha estado formada por Yazid Allal, secretario de la UAPNA, de Túnez; Noureddine Naanaa, director de la Oficina de Planificación y Desarrollo de Puertos Nacionales Tunecinos; místico Chebbouh, director regional de Aduanas de Túnez; Mohamed Omar El Bacir, director adjunto de la Oficina de Puertos de Libia y Harieche Haroun, representante de la Dirección Nacional de Aduanas de Argelia.

EVITAR TRAMITES PORTUARIOS

Uno de los fines primordiales del Comité de Coordinación es evitar los numerosos trámites burocráticos exhaustivos que hoy rigen en los puertos, y en este sentido se ha conseguido agilizarlos para una mayor fluidez en el tránsito de mercancía, así como la unificación de la base tarifaria, aunque el costo real de cada puerto esté supeditado a las leyes de cada país en cuestión.

Durante las jornadas se ha puesto de relieve una enorme preocupación por los problemas actuales del tráfico marítimo

Don Ramón Guardáns Vallés sustituye en la presidencia al profesor Giuseppe Dagnino.

Se incrementará la colaboración con los puertos árabes del Norte de Africa.

en el Mediterráneo; la coordinación de los puertos de la CEE; el interés de los usuarios del transporte marítimo por colaborar estrechamente con las administraciones portuarias; las conferencias de fletes de cara a la agilización de trámites antes mencionada y la también ya aludida mayor colaboración con los puertos del Norte de Africa.

PRINCIPALES ACUERDOS ADOPTADOS

Además de elegir un nuevo presidente general —Ramón Guardáns Vallés, que ostentará el cargo durante tres años— en sustitución del profesor Giuseppe Dagnino, que lo desempeñaba hasta ahora, la VI Asamblea ha anunciado su próxima reunión para celebrar en Génova en el otoño de 1979. Pero también ha acordado la adhesión y disposición, por parte del Comité, a la iniciativa comunicada a la Asamblea como resultado de la reunión separada de autoridades y representantes de Aduanas con el propósito de establecer la relación de los problemas aduaneros entre nuestros países y buscarles soluciones efectivas.

Por otra parte, continuar con los contactos y desarrollo de los temas de la CEE y la ICC (Cámaras de Comercio a nivel internacional); activar la colaboración con la Unión de Administraciones Portuarias del Norte de Africa; desarrollar la iniciativa del CCPMNO sobre la temática Roll-on-Roll-off y proseguir los estudios sobre la temática mediterránea, siguiendo las indicaciones de la V Asamblea de Marsella y los resultados presentados a la edición de Barcelona, con especial atención a los problemas y consolidación del desarrollo portuario mediterráneo.

A esta VI Asamblea General han asistido 147 participantes de Italia, Francia y España con la representación árabe que se ha mencionado. La jornada de clausura estuvo presidida por el director general de Puertos, don Carlos Martínez Cebolla, acompañado entre otras personalidades del consejero de Política Territorial y Obras Públicas, don Narciso Serra.

DISMINUYE LA ACTIVIDAD COMERCIAL EN LOS PUERTOS GERUNDENSES

BARCELONA.—Durante el año 1977 se descendió un nuevo peldaño en la actividad comercial de los tres puertos gerundenses. Pese a duplicar todavía la de los de Blanes y Palamós, el de Sant Feliú de Guíxols se halla también inmerso en el descenso generalizado de la actividad portuaria.

Puntualmente, como cada año, Jaime Lloveras ha publicado en el semanario guixolense "Ancora" sus datos estadísticos de los cuerpos comerciales.

DISMINUCION PROGRESIVA

Lo primero que salta a la vista es la disminución que, una vez más, se produce con respecto al año anterior, pese a que las huelgas del puerto de Barcelona proporcionaron a los gerundenses algunos buques de más y unos miles de toneladas de carga inesperada. El total de buques recalados en los tres puertos durante 1977 fue de 81, lo que supone menos que el año 1976. En Blanes entraron tres mercantes contra nueve del año anterior; en Palamós la disminución fue de 31 buques —sólo entraron 36— y en Sant Feliú, en cambio, hubo tres cargueros más que el año pasado. La disminución de buques supuso la lógica disminución de mercancías: casi un 20 por 100 en relación con el último año. Las toneladas movidas se distribuyeron así: 1.045 en Blanes, 22.798 en Palamós y en Sant Feliú de Guíxols 58.874. Concretamente, 1.190 toneladas menos que en Blanes, 17.761 menos en Palamós y 1.142 menos en Sant Feliú con respecto al año pasado. Dentro de la tónica general, es obvio que este último puerto es el que se mantiene más estable. Las cifras, sin embargo, resultan lamentables si se comparan con las de fechas no muy lejanas. Hace sólo diez años, en 1967, entraron 170 buques en Sant Feliú y 143 en Palamós, y las toneladas removidas en dichos puertos fueron, respectivamente, 75.000 y 34.000. Por no hablar del espectacular descenso del puerto de Blanes, que todavía en 1970 removi6 14.000 toneladas.

MERCANCIAS Y JORNALES

La lista de artículos cargados es la siguiente: en Blanes se descargó sal. En Palamós se descargó madera en tablas, pasta de madera y troncos, y se cargó yeso y aceite. En Sant Feliú se descargó caolín, tártaro de vino y madera, y se embarcó espato flúor, blenda de zinc y piedra pómez. Por primera vez en muchos años, en Sant Feliú se equilibraron importaciones y exportaciones; hasta ahora siempre las segundas habían superado a las primeras. Sobre las nacionalidades de los buques es ilustrativa la relación de los 42 que atracaron en Sant Feliú de Guíxols: 17 pertenecían a España, seis a Italia y Dinamarca, dos a Noruega, Holanda, Panamá y Alemania y uno a Liberia, Suecia, Singapur, Rusia y Rumania. Como nota curiosa cabe destacar la desaparición de los buques norteamericanos, que aparecieron súbitamente en 1973 y llegaron a ser 20 en 1974.

Otro dato revelador facilitado por Jaime Lloveras es el relativo al personal empleado en cada puerto y los jornales devengados y percibidos. Blanes cuenta con cuatro empleados, Palamós con 108 y Sant Feliú con 82. El importe de los jornales ascendió, respectivamente, a seis mil pesetas, a dos millones y a casi tres millones de pesetas. ■

Los pescadores de Llança y Roses, afectados CONFLICTO PESQUERO POR LAS DOCE MILLAS FRONTERIZAS

LLANÇA.—Representantes de tres sindicatos obreros, ubicados en la población costabravense de Llança, han denunciado el conflicto pesquero al no respetarse en la zona fronteriza franco-española del Mediterráneo los límites de doce millas en aguas jurisdiccionales y los 430 HP. de potencia en los motores. Estas irregularidades se atribuyen, principalmente, a las embarcaciones de la flota del puerto de Roses.

Según el escrito de las centrales sindicales, se han realizado ya diversas gestiones y contactos con los pescadores franceses, especialmente los de Port-Vendres, a fin de solucionar el problema, ya que embarcaciones de arrastre de 660 a 1.000 HP. de potencia de Roses faenan normalmente dentro de los límites de seis a doce millas de la costa francesa. Al parecer, estas embarcaciones se amparan en una autorización antigua, que les permite acudir tres días a la semana a las aguas internacionales del golfo de León, pero siempre a partir de las doce millas de la costa.

Por su parte, los pescadores de Llança se benefician de un acuerdo bilateral entre el estado francés y el español, referente a pesca en puertos fronterizos para faenar a partir de las seis millas, además de respetar las limitaciones de potencia. Pero se han visto en la obligación de denunciar a la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores las irregularidades antes mencionadas, a fin de evitar una situación tensa como la que existe, por ejemplo, en la zona del Cantábrico.

Los pescadores de Llança temen que si se produjera un empeoramiento de las relaciones con los pescadores franceses podría producirse un paro total de la flota pesquera de esta población, que tiene una zona de trabajo en el mar muy limitada. El paro afectaría al 20 por 100 del vecindario que vive todavía de la pesca. ■

BARCELONA

ARRIBO UN BUQUE INVESTIGADOR SOVIETICO

BARCELONA.—Atracó en el puerto de Barcelona el buque de investigación de la Marina soviética "Musson", mandado por el capitán Skorniakov.

El "Musson" permaneció dos días en el puerto de Barcelona y el motivo de su llegada fue conceder un descanso a sus tripulantes.

El buque de investigación soviético desplaza 3.280 toneladas y mide 85,4 metros de eslora por 13 de manga y 4,7 de calado. El "Musson" forma parte de una serie de nueve unidades idénticas construidas en astilleros polacos a partir de 1968. Integran su dotación más de medio centenar de hombres y viajan también en él 52 científicos, dedicados a las tareas de investigación oceanográfica.

El buque está accionado por un motor Diesel de 4.800 HP., que le imprime una velocidad máxima de 16 nudos. ■



LUBINA RAPITENSE

Buenos ejemplares de lubina, capturados en aguas de San Carlos de la Rápita por el funcionario de Correos don Jorge Badía, gran aficionado a la pesca deportiva.

CASTELLON DE LA PLANA EMBARGO DE UN BUQUE PARA PAGAR SALARIOS

CASTELLON DE LA PLANA.—La tripulación del buque "Alonso de Ojeda", surto en el puerto de Castellón desde hace días, ha presentado una demanda de embargo preventivo en la Magistratura de Trabajo, para asegurarse el cobro de los salarios que no perciben desde el pasado mes de noviembre.

El buque pertenece a la naviera Costa Vasca, S. A., con sede en Madrid, y llegó a Castellón con un cargamento de madera procedente de Nicaragua.

La tripulación consta de veintiséis hombres, que en su mayoría son gallegos y andaluces. Los trabajadores estiman que se les adeudan unos dieciséis millones de pesetas.

Según las mismas fuentes, actualmente están sin consignatario, con víveres para sólo unos días y sin dinero en la caja del barco. Dicen también que no tienen ninguna noticia de la compañía propietaria del buque. Los tripulantes están en contacto con el Sindicato Libre de la Marina Mercante y han puesto el caso en manos de un abogado laboralista. ■

Investigación Internacional en la que colabora el Laboratorio Costero del Grao

ESTUDIO SOBRE CONTAMINACION MARINA POR METALES PESADOS

CASTELLON.—En el Laboratorio Costero del Grao, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, que dirige don José María San Feliú Lozano, se han iniciado unos estudios sobre la contaminación marina por metales pesados. Se trata de una iniciativa a escala internacional que tiene varias fases en su ejecución, una de las cuales corresponde a las investigaciones que tienen lugar en el laboratorio castellanense.

El diario "Mediterráneo" publicó recientemente una entrevista con el doctor San Feliú, que reproducimos por su gran interés y en la que él mismo explicó en qué consiste el proyecto:

—Interesa saber cómo los metales intervienen dentro de la cadena trófica marina. Para ello el laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras, en Barcelona, ya ha hecho unos primeros trabajos, viendo cómo concretamente el vanadio es asimilado por las bacterias, cómo lo asimila el fitoplancton y después, cómo este fitoplancton es el primer eslabón de la cadena alimentaria, a través de él llega a los moluscos —hay ya comprobaciones hechas con el mejillón— y a partir de ahí entramos en la última parte del programa, en la que colabora nuestro laboratorio mediante langostino y lenguados, a fin de ver los efectos que les produce el consumo de mejillones que ya están contaminados con vanadio.

—Es por lo tanto una cadena de investigación, en la que interviene un amplio equipo del que el Laboratorio Costero del Grao es parte importante en el conjunto de los estudios a realizar. ¿Podría explicarnos, doctor San Feliú, cómo se han desarrollado las fases anteriores?

—A un cultivo de fitoplancton de unas algas marinas microscópicas se les agrega, entre otros nutrientes como fosfatos, nitratos, etcétera, se les agrega, repito, vanadio. Este es tomado por el fitoplancton y los animales filtradores, tipo mejillón, ostra o almeja, toman este fitoplancton contaminado que pasa a formar parte de su composición orgánica. Esta carne de mejillón, ostra o almeja, es la que vamos a proporcionar a los langostinos o lenguados que tenemos en nuestras instalaciones, para saber cómo entra a formar parte de su organismo este metal contaminante y estudiar sus efectos.

—¿Hasta qué punto tiene culpa el hombre de la incorporación de un porcentaje excesivo, de metal contaminante por lo tanto, al medio marino?

—El agua de mar tiene en disolución prácticamente todos los metales existentes en la Naturaleza, pero en muy pequeñas concentraciones. Incluso contiene oro, pero sus cantidades son tan irrisorias que obtener ese oro a partir del agua de mar resultaría carísimo. De todas formas no es este contenido natural el que nos preocupa, sino la contaminación que provocan las industrias, centrales nucleares, térmicas, etcétera. Eso es lo que estamos investigando en la actualidad, puesto que interesa saber cómo son asimilados estos contaminantes por los organismos marinos de los cuales nos alimentamos nosotros.

Como es lógico, al estar recién iniciados los estudios que tiene que realizar el equipo que dirige el doctor San Feliú Lozano, éste no puede ofrecernos un avance de los posibles resultados, aunque lo fundamental en este caso es señalar que a los investigadores les preocupa la progresiva contaminación del Mediterráneo, con sus nocivos efectos sobre peces y personas.

PREPARANDO EL TRASLADO

En la playa de Torre la Sal, Ribera de Cabanes, están prácticamente terminadas las obras de la Planta Piloto de Acuicultura, construida por la Diputación Provincial, que permitirá a los investigadores del Laboratorio del Grao, el primero que fundó el Instituto de Investigaciones Pesqueras en España, ampliar sus actividades, mejorando el conjunto de resultados obtenidos. Mientras tanto, a la espera de llevar a cabo el traslado, ¿se continúa investigando aquí?

—La verdad es que estamos realizando poca investigación. Nos dedicamos más que nada al traslado de material, estamos montando aquella instalación, que es maravillosa. A todos los investigadores nacionales y extranjeros que la han visitado les ha gustado muchísimo; es uno de los laboratorios mejores de los que habrá en Europa dedicado a la acuicultura. Aquí en Castellón mantenemos los reproductores de lenguado, langostino, lubina, dorada, etcétera, que han nacido en estas instalaciones, que están acostumbrados a este medio de vida en laboratorio, porque nos conviene aprovechar esos lotes para trasladarlos en el momento oportuno a Torre la Sal.

—¿Cuáles han sido las últimas "siembras" de ejemplares obtenidos en este laboratorio?

—Este último otoño-invierno hemos producido todavía ejemplares de langostino, lenguado, dorada y lubina, que se han lanzado al mar; al tiempo que, en plan de experiencia, se han cedido gratuitamente a distintos industriales del Delta del Ebro, de la zona de Cádiz y de Galicia, algunos lotes de mil a ocho mil ejemplares juveniles de estas especies, para que hagan ensayos de engorde en sus instalaciones montadas en tierra, a fin de ver crecimientos, mortalidades y posibilidad de este cultivo a escala industrial.

UNA PISCIFACTORIA DE ENGorde RENTABLE

—¿Existe en la provincia alguna zona del litoral que pudiera destinarse a piscifactoría?

—Sí que la tenemos. Una muy adecuada, por ejemplo, es la zona semipantanosas de Torreblanca y Cabanes, de bajo nivel en cuanto a altura, lo que permitiría un fácil bombeo de agua para efectuar esta clase de cultivos. Incluso, algunas personas en Castellón están ya interesadas en este tema, aunque aguardan a conocer los resultados que obtengamos en nuestra Planta-Piloto para que aquella producción sobrante que no lancemos al mar en sentido de repoblación, puedan emplearla ellos en plan de engorde, como una industria más dedicada a la producción de productos marinos.

—¿Puede tener rentabilidad económica una industria de este tipo?

—Depende de qué especies se trate. Con los salmones sí que se está obteniendo esa rentabilidad. Con el langostino, según noticias que tengo del Japón, también se consigue que sean rentables estas instalaciones. En cuanto a lenguados, lubinas y doradas, no hay suficiente experiencia para poderlo afirmar. Lógicamente todo depende de la producción que se quiera obtener, de la carga por metro cuadrado de superficie o metro cúbico de agua. Si nos limitamos a hacer un semicultivo, en el sentido de tomar ejemplares juveniles y proceder a su engorde en zonas semipantanosas en comunicación con el mar, por ejemplo una área de salinas en la que exista una gran producción de alimento natural, sí que puede ser rentable, incluso en este momento. Pero si el industrial se mete en problemas partiendo de la cría del animal desde el huevo, yo no aseguraría si es rentable o no. ■

CASTELLON

PESCA POR VALOR DE 472 MILLONES SE SUBASTO EN 1977

CASTELLON.—"El pasado año pesquero ha sido bueno para la flota del puerto de Castellón", ha manifestado el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores San Pedro al enjuiciar los resultados de la última campaña, en la que se obtuvieron 7.170.037 kilos de pescado, cuyo valor de subasta en lonja ascendió a 472.827.853 pesetas.

MENOS KILOS QUE EN 1976

Mil novecientos setenta y siete no fue, en realidad, un buen año de capturas, aunque sí de precios. La pesca más abundante correspondió a la modalidad de mamparra o cerco (sardina y boquerón), con 5.605.065 kilos, siguiendo en orden de importancia al arrastre (pescado selecto de calidad: salmónete, pescadilla, paje, lenguado, mollera, etc.), con 1.407.860 kilos, y posteriormente, a gran distancia, los 151.172 kilos obtenidos por los trasmalleros y los 5.940 de atún.

Estas cifras son sensiblemente inferiores a las capturas que se lograron a lo largo del año anterior, 1976, ya que en dicho período la flota castellanense consiguió un total de 8.191.949 kilos de pescado, centrándose las diferencias en los capítulos de cerco (con un millón de kilos menos) y atún (64.000 kilos de diferencia en menos). Por otra parte, en la modalidad de pesca de arrastre, este último año se lograron unos 60.000 kilos más que en el anterior, y en la de trasmallo, cerca de 5.000 kilos más.

PRECIOS MAS ELEVADOS

Por fortuna para la economía de las familias que tienen en el mar su sistema de vida y trabajo, paralelamente a esta disminución de las capturas correspondió un aumento, en algunos casos espectacular, del precio obtenido en la subasta de la lonja del puerto, de tal forma que el valor de la pesca subastada en 1977 ascendió a 472.827.853 pesetas, con un aumento de casi 69 millones de pesetas sobre el importe obtenido en 1976.

Resulta paradójico, pero es cierto. En este año último, el valor de las capturas de sardina y boquerón (recuérdese que se pescó un millón de kilos menos que en 1976) superó en 23 millones al producto del anterior. Por otro lado, también son cifras altamente significativas los cerca de 49 millones de pesetas en que aumentó el valor de la pesca de arrastre y los cinco millones de la de trasmallo. Unicamente en la pesca de atún, con una gran disminución de capturas, bajó también el rendimiento económico en más de ocho millones de pesetas.

CERCA DE MIL TRABAJADORES

En la actualidad integran la flota pesquera del puerto de Castellón 115 embarcaciones, de las que 25 practican la modalidad de trasmallo, 45 la de cerco y otras 45 la de arrastre. La población laboral que trabaja directamente en labores de pesca asciende a 950 productores. ■

PALMA DE MALLORCA

ARTE NAVAL EN MINIATURA

PALMA DE MALLORCA (para "Hoja del Mar").—En la Delegación del Ministerio de Cultura de Palma de Mallorca, la Liga Naval ha presentado una exposición colectiva de modelistas navales, con el título de "Arte naval en miniatura".

Se destaca, con esta exposición, por encima de todo, cuanto es lo que el modelo tiene de valor de testimonio, si se ha conseguido la perfecta representación del original, unas veces merced al estudio de los documentos precisos y otras en razón del conocimiento directo que del sujeto tiene su autor; siempre que medie una correcta interpretación de aquellos datos y un preciso trabajo que, además de artesanal, puede expresar muy estimables cualidades artísticas, de acuerdo con el temperamento de su realizador.

TESTIMONIOS

El valor de documento que tiene alguna de estas obras es indiscutible. Son testimonios que quedarán representando a aquellas pequeñas embarcaciones, cuya existencia ha sido superada por el tiempo y el progreso y que constituyeron nada menos que el instrumento de trabajo del hombre, en su vivir diario de lucha permanente, desarrollada en el medio hostil que le rodeaba. Ya no quedan jábegas en las playas de Málaga, ni "barcas de mitjana" en el litoral catalán, ni "bous" arrastrando a vela su arte. La dorna gallega, el falucho levantino, el candray gaditano están en trance de total desaparición o sofisticados en ocasiones. Queda aún en ciertos puertos mediterráneos alguna muestra, desarbolada, de esas goletas conocidas en nuestro litoral con el nombre de pallebotes, héroes, irreconocibles ahora, de tanta dura travesía, transportando cuanto era necesario para la vida de las comunidades.

En los barcos expuestos en esta muestra está toda la poesía y la miseria de la vida del hombre de mar, con toda su realidad, quizá por encima de otras obras, de complicado aparejo, también allí expuestas, con nombres que hablan de importantes hechos históricos, de muy diversas consecuencias en la vida de los pueblos, a través de acciones comerciales, industriales o marciales.

Muchos de los modelos expuestos estaban realizados con propósitos decorativos y resultados muy interesantes, pero una buena parte, en especial los de menor porte, habían sido contruidos por quienes los observaron en los pequeños puertos o por quien vivió a su bordo largos años y estaban realizados con una fidelidad y proporción que los califica como auténticas piezas de museo.

La exposición, por añadidura, estuvo ambientada con vitrinas conteniendo bibliografía sobre arquitectura naval, aparejo y velamen, modelismo, etc., en idiomas extranjeros y castellano. En las paredes figuraban paneles relativos a la construcción naval en los siglos XVII y XVIII, nomenclatura de navíos a vela y planos constructivos procedentes de museos marítimos nacionales y extranjeros.

Hemos podido comprobar, una vez más, el interés que el público manifiesta en cada una de estas exposiciones, que sería muy conveniente impulsar para que se repitieran por todo el país y constituyeran focos de promoción del arte naval en miniatura, cuyas piezas más meritorias deberían recogerse en los museos, como testimonio de la marina que se extinguió y cuyo conocimiento tenemos el deber de conservar para el futuro. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA.



Torpedero, submarino, remolcadores y arrastrero (García Espinosa).

SANTA POLA (ALICANTE)

LA PESCA EN EL MEDITERRANEO, MODERADAMENTE RENTABLE

● El mayor peligro es la contaminación del mar.

SANTA POLA (Alicante).—Las cifras reales de la pesca en fresco subastada en esta localidad durante el pasado año 1977, tanto en lo que se refiere a capturas como al importe de su venta en lonja, permiten contemplar con optimismo el porvenir de la pesca de bajura.

Respecto al rendimiento de la flota de bajura de Santa Pola, que opera en diversos caladeros del Mediterráneo, litoral levantino, Baleares, Almería y mar de Alborán, las cifras obtenidas son las siguientes:

Año	Pesca capturada (en kilos)	importe lonja (pesetas)	Promedio pesqueros que faenaron	Precio medio (kilo-Ptas.)
1977 -	2.727.100	350.113.900	53	128,30
1976 -	2.863.598	316.045.209	70	110,38

RENTABILIDAD DE LOS CALADEROS: LAS CAPTURAS AUMENTARON EN UN 20 POR 100 LARGO

A la vista de las cifras anteriores se observa una disminución en las capturas en 1977, pero hay que tener en cuenta el menor número de pesqueros que faenaron a lo largo de este año e inferiores en más de un 20 por 100; tal disminución del esfuerzo

pesquero en la flota del Mediterráneo y con referencia al año 1976, hubiera significado la captura de 2.168.000 kilos. Por contra, la diferencia en más es del orden de los 559.000 kilos, equivalente al 20,4 por 100 de incremento en las capturas totales realizadas durante el año 1977.

El hecho de que hayan faenado menos pesqueros de esta flota en el Mediterráneo durante el año 1977,

tiene su explicación. A partir de los primeros meses empezó a marcharse una buena parte de la flota a los antiguos caladeros del Noroeste de Marruecos, superadas antiguas dificultades con una actitud más favorable del Gobierno de aquel país, posteriormente estabilizadas con la ratificación del acuerdo pesquero.

TAMBIEN LOS PRECIOS, EN UN 16,3 POR 100

En lo referente a los precios en primera venta, es decir, los que percibe el pescador, experimentaron un alza importante, el 16,3 por 100, aunque moderada por el incremento de los gastos de explotación y del índice general del coste de la vida, con la sola excepción del carburante, cuyo precio se mantuvo sin variación a lo largo de todo el año.

Este 16,3 por 100 en el alza del precio-kilo durante 1977, que fue de 128,30 pesetas, refleja una sorprendente moderación cuando tantos otros productos han alcanzado cotas inquietantes para el consumidor. Moderación aplicable también a los incrementos de los dos años precedentes; pues si

bien en el año 1975 experimentó un alza del 30,3 por ciento, fue debido al desfase general derivado de la crisis energética y, también, cuando la economía de la industria pesquera acusaba de un modo grave los efectos de una injusta comercialización; en el año 1976 el alza fue sólo del 12,5 por 100. En la totalidad del último trienio la media fue de un 19,6, y los precios medios por kilo en lonja fueron de 98,08 en 1975, de 110,38 en 1976 y el ya conocido de 128,30 pesetas en 1977.

EL MAYOR PELIGRO PARA LA PESCA PUEDE SER LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

El mayor enemigo para la riqueza piscícola del Mediterráneo está en la posible contaminación de sus aguas. Grave amenaza a la que muchas naciones tratan de poner remedio, cosa que urge ya, con acertadas y severas medidas, para frenar en seco el vertido de contaminantes; evitado este peligro puede haber pesca para muchos años, asegurando el medio de vida a los pueblos pescadores de siempre. ■

BENALMADENA

EL AYUNTAMIENTO QUIERE TERMINAR EL PUERTO DEPORTIVO

BENALMADENA (Málaga).—Está a punto de terminar el plazo que el Ayuntamiento de esta ciudad se impuso a sí mismo para resolver el problema de su puerto deportivo.

Recientemente, el Ayuntamiento decidió cancelar la concesión hecha a la empresa encargada de la construcción del puerto, y parece que es el propio Ayuntamiento el que está decidido a terminar la obra siempre y cuando encuentre los apoyos económicos necesarios.

Por otra parte, el diario "Sur" dio cuenta de que una compañía suiza está interesada en la construcción del polémico puerto deportivo de Benalmádena, si bien el periódico reconoce las dificultades con que se tropezaría a la hora de realizar en España una fuerte inversión de capital extranjero. ■



REMIGIO SOLER, TALLISTA ALICANTINO

Remigio Soler López es un artista alicantino conocido sobre todo por sus monumentos fogueriles con los que ha conseguido numerosos premios. Pero su auténtica profesión es el manejo de la guibia para trabajar la madera, ya sea trabajando retablos, murales, bajorrelieves, figuras o imágenes religiosas.

El mundo del mar ha sido representado por él en el pescador de Santa Pola entre otros. Ha pasado también por el atavío del folklore de pueblos, como Castalla y Onil, para finalizar con el ambiente casi mágico que envuelve a las fiestas de "Las hogueras de San Juan", que le han dejado un profundo arraigo porque ha sabido vivirlas e interpretarlas en su doble faceta de alicantino y artista.

Ni qué decir tiene que con la muestra de sus obras, recientemente celebrada, ha quedado refrendado una vez más su nombre inscrito en la lista de tallistas alicantinos que trabajan la madera como pocos. ■

CEUTA

CELEBRACION DEL DIA MARITIMO MUNDIAL

Con ejercicios de salvamento y contra incendios (contra-
reloj), realizados con la mayor precisión y seguridad, celebró
Ceuta, el pasado día 17 de marzo, el Día Marítimo Mundial.
Entre los actos programados por la Comandancia Militar de
Marina, con gran celo, cabe destacarse la serie de conferen-
cias celebradas en la Cofradía de Pescadores, la revisión de
los barcos pesqueros y su habitabilidad y los anteriormente
citados ejercicios de salvamento contra incendios. ■

A CAUSA DE UNA COLISION NAUFRAGA EL "CARMEN DE BARBATE"

BARBATE (Cádiz).—Ya se encuentran en Barbate de Fran-
co (Cádiz), sanos y salvos, los treinta tripulantes del pesquero
"Carmen de Barbate", que se hundió en aguas atlánticas,
después de chocar con el "Cabo Espartel", pesquero también
de la base barbateña.

Uno de los naufragos, el mecánico naval Antonio Cardoso
Varó, de cincuenta y siete años, ha contado al corresponsal
de Efe cómo ocurrió el accidente.

"La colisión —dijo— ocurrió exactamente a las once y diez
de la noche del día 20. Yo estaba en la sala de máquinas y,
aunque no pude ver nada de lo que sucedía en cubierta, sí
sentí una fuerte sacudida que me hizo caer contra las pare-
des de la sala. Quedé un poco conmocionado y a punto estu-
ve de perder el conocimiento. Apenas me repuse vi que pe-
netraba en nuestro barco una gran cantidad de agua por una
brecha que se había abierto en el casco a consecuencia del
abordaje.

Empecé a gritar a los compañeros y entre todos fuimos
despertando a los que se hallaban descansando. El barco
empezaba a hundirse y se trataba de salvar nuestras vidas, ya
que por la embarcación poco podíamos hacer.

La parte de popa se hundió en menos de diez minutos,
pero el barco tardó en hundirse completamente alrededor de
tres cuartos de hora. Lanzamos los botes y las balsas salvavi-
das y actuamos con toda serenidad, poniéndonos todos a
salvo, hasta que fuimos recogidos por los tripulantes del "Ca-
bo Espartel", el barco con el que habíamos chocado".

FUE CAUSA DE LA NIEBLA

La causa del accidente, según los tripulantes del "Carmen
de Barbate" —pesquero de 91 toneladas matriculado en Ceu-
ta y con base en Barbate—, parece que fue la mala visibilidad
existente en la zona. La colisión entre los dos pesqueros se
produjo a unas ocho millas de la costa marroquí de Larache.

Los treinta naufragos, que se encuentran perfectamente
—ni siquiera nerviosos han llegado a Barbate—, han manifes-
tado que han perdido sus enseres personales, ropas, etc.
"Pero lo importante es que podemos decir hoy que lo hemos
perdido todo", comentaron sonrientes.

Finalmente, informan que han podido salvar alrededor del
40 por 100 de las artes de pesca del barco, ya que, al quedar
a flote, pudieron ser izadas al "Cabo Espartel" por los tripu-
lantes de este barco y los del pesquero hundido. ■

SE HUNDIO EN ALHUCEMAS

MALAGA.—El pesquero "Pedrito y Paquita", con base en
el puerto de Motril, naufragó en aguas de Alhucemas el pasa-
do día 8 de marzo. Afortunadamente no ha habido que la-
mentar desgracias personales, y sus seis tripulantes llegaron
a Alhucemas (Marruecos) sanos y salvos. ■

EL PUERTO DE CADIZ, A TOPE

Por primera vez en muchos años, la totalidad de la línea de
atraque del puerto de Cádiz estuvo cubierta hasta el punto de
que el portacontenedores "Tatiana del Mar" tuvo que quedar
fondeado en bahía, a la espera de la salida de alguno de los
barcos atracados.

Por otro lado, el muelle de contenedores Reina Sofía reci-
bió por primera vez la llegada de un buque ruso de pasajeros,
con doscientos cincuenta turistas alemanes.

Estos hechos han dado a los gaditanos un cierto optimis-
mo por el posible resurgir de su puerto. ■

TURNOS DE VACACIONES PARA PENSIONISTAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

ALMERIA (Correspon-
sal).—Durante los días 1
al 15, ambos inclusive,
del mes de marzo, se ha
celebrado, en el Hogar
Residencia que Educa-
ción y Descanso tiene en
Aguadulce (Almería), un
turno de vacaciones para
pensionistas del Instituto
Social de la Marina, asis-
tiendo 154, procedentes
de todas las regiones de
España.

Se organizaron excu-
siones a distintos puntos
de la provincia de Al-
mería, Roquetas y su ur-
banización, Mojácar, Al-
mería, Granada, Alham-
bra de Granada, la Cartu-
ja y Cuevas de Nerja, am-
pliándose esta última
hasta Málaga, a petición
de todos los excursionis-
tas.

También hubo cam-
peonatos de distintos jue-
gos, bailes con orquestas
y recitales de cante gran-
de y buena guitarra, por
José Sorroche, que fue



Pensionistas de la Seguridad Social del Mar, durante sus vacaciones en Aguadulce.

campeón de España de
cante hondo, y José Fer-
nández "Richoly", uno de
los mejores concertistas
de guitarra no sólo fla-
menca, sino también clá-
sica.

EN EL MAR MENOR

En la Residencia Cris-
tóbal Graciá, de Educa-
ción y Descanso, se ha

celebrado un turno de va-
caciones organizado por
el Instituto Social de la
Marina, al cual acudieron
un total de 120 personas
pertenecientes a pensio-
nistas, tanto del gremio
pesquero como de la Ma-
rina Mercante, con repre-
sentación de la mayor
parte del litoral español,
incluidas las islas Cana-
rias y las Baleares. El tur-

no estuvo junto al Mar
Menor, durante quince
días, con un apretado
programa de actividades,
tanto en visitas turísticas
por los diversos lugares
de la Costa Blanca como
en actividades culturales,
que se llevan a cabo du-
rante este período de
quince días de vacacio-
nes dentro del recinto re-
sidencial. ■

V CONCURSO LITERARIO JUAN SEBASTIAN ELCAÑO DE LA CASA DEL MAR DE CADIZ

La Casa del Mar de Cádiz, dentro de sus actividades cul-
turales, convoca su V Concurso Literario Juan Sebastián Elca-
ño, en memoria del famoso marino vasco, símbolo de las vir-
tudes heroicas de los hombres del mar, quien, habiendo parti-
do de Sanlúcar de Barrameda el día 20 de septiembre de
1519, retornó al puerto de su partida el día 6 de septiem-
bre de 1522, después de dar por primera vez la vuelta al
mundo.

Esta quinta edición del Concurso literario estará dedica-
da al género relatos, con arreglo a las siguientes bases:

1.ª Podrán concurrir al Concurso cuantas personas lo
deseen.

2.ª Los relatos, inéditos, escritos en lengua castellana,
versarán sobre tema libre, sin más limitación que la de estar
relacionados con el mar. Se presentarán por triplicado, escri-
tos por una sola cara y a dos espacios, con una extensión mí-
nima de diez folios y máxima de quince.

3.ª Cada concursante podrá presentar cuantos relatos
desea.

4.ª Los originales deberán ser dirigidos a la Delegación
Provincial del Instituto Social de la Marina, Casa del Mar,
Cádiz, con la indicación en el sobre "Para el V Concurso Lite-
rario Juan Sebastián Elcano". Se enviarán firmados con un
lema y, en sobre aparte, cerrado, con el mismo lema, el nom-
bre y apellidos, así como la dirección postal y telefónica del
autor. Quedarán excluidos y eliminados del Concurso los tra-
bajos que aparezcan firmados por sus autores.

5.ª El plazo de admisión de originales comenzará a par-
tir de la fecha de publicación de la presente convocatoria y
expirará el día 15 de noviembre de 1978.

6.ª Se establece un premio en metálico de 25.000 pe-
setas y placa de plata y dos accésits de 5.000 pesetas cada
uno.

7.ª Para el fallo del Concurso se reunirá el Jurado, cuya
composición se anunciará previamente, en la noche del 28
de diciembre, dándose a conocer seguidamente el resultado
a los medios informativos.

8.ª Los relatos premiados quedarán en propiedad del
Instituto Social de la Marina, quien se reserva el derecho de
publicarlos en la forma que estime conveniente. No obstan-
te, previa petición del autor, autorizará la publicación parti-
cular de los mismos, haciendo constar la circunstancia del
premio y entregando en la Delegación Provincial del Institu-
to en Cádiz 20 ejemplares gratuitos (si se trata de libro o fo-
lletto) o tres ejemplares (si se trata de periódico o revista).

9.ª Los relatos no premiados podrán ser retirados por
los interesados en el plazo de dos meses.

10. La presentación de trabajos supone la plena confor-
midad de sus autores con las presentes bases. ■



INCENDIO EN EL PESQUERO VIGUES "PUENTE PANXON"

VIGO.—El pesquero "Punto Paxon", de Vigo, ardió en el puerto
de Cádiz, sin que por el momento se conozcan las causas del fuego.
Al parecer, el incendio comenzó en el cuadro eléctrico de la sala de
máquinas, pasando a continuación a parte del combustible y a los
tanques de aceite.

Sgún informa Europa Press, la proximidad del dragaminas "Gua-
dalmedina" y las corbetas "Nautilus" y "Villa de Bilbao", con carga-
mento de munición, y del petrolero "Campeche", supusieron un gran
peligro, al temerse una inmediata explosión en el pesquero incendia-
do, que en una ocasión tuvo que ser abandonado.

El barco en llamas fue retirado por los servicios de seguridad lle-
gados del arsenal de La Carraca y por los remolcadores "Generoso",
"Galaico" y "Bericanielli". Tras laboriosas maniobras, el pesquero
quedó varado en unas escolleras del muelle de levante, donde se
continuó el trabajo de extinción, que duró varias horas. No ha habido
víctimas. ■

FINALIZO EL CONFLICTO PESQUERO DE SANLUCAR

SANLUCAR DE BARRAMEDA (Cádiz).—Tras varias
conversaciones mantenidas entre representantes de ar-
madores y marineros, el 28 de abril finalizó la huelga que,
durante treinta y siete días, protagonizaron los pescade-
res de la flota con base en Sanlúcar de Barrameda.

Por el momento, los armadores accedieron a dar tra-
bajo a unos 40 marineros (el 50 por 100 de los parados),
que fueron designados por sorteo en el curso de una
asamblea. No obstante, los representantes de los trabaja-
dores manifestaron que el actual arreglo es temporal, y
que han llegado al mismo para no perjudicar más a los ar-
madores, algunos de los cuales se han visto obligados a
vender sus barcos. ■

Sin noticias de la tripulación del "Las Palomas"

DESAPARECIERON CUANDO FAENABAN EN EL BANCO PESQUERO SAHARIANO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Al cierre de esta edición continúa sin tener noticias de los tripulantes del pesquero canario "Las Palomas", desaparecidos cuando faenaban en el vecino banco sahariano.

Se insiste en que la falta de reivindicación de este hecho por parte del

Frente Polisario supone la creación de una "guerra de estado de nervios", y se recuerda, al respecto, el caso del comerciante español Antonio Martín, cuya desaparición estuvo sin ser reivindicada durante nueve meses, hasta que fue liberado.

La tripulación del pesquero estaba formada por

ocho españoles y un mauritano.

El pesquero fue remolcado hasta este puerto por el "Asunción del Señor", a cuya tripulación la Comandancia de Marina de las Palmas tomó declaración. Manifestaron que se encontraron sin ningún hombre a bordo al "Las Palomas", con el

pescado todavía fresco sobre la cubierta lo que hace suponer que hacía pocas horas que sus hombres faltaban.

Asimismo señalaron que los camarotes estaban revueltos, que no había señales de violencia y que sobre la cubierta encontraron prendas de saharahuis.■

El buque ruso, que procedía de África del Sur, fue el primero que escuchó el SOS y tardó dos horas en localizar a los naufragos.

Los tripulantes del "Reina Cristina" consideran que el barco no podrá ser rescatado, ya que se hundió en una zona de unos dos mil metros de profundidad.■

FAMILIARES DE LOS TRIPULANTES SE ENCIERRAN EN LA CASA DEL MAR

Desde el pasado día 24 se encuentran encerrados en la Casa del Mar familiares de los pescadores presuntamente secuestrados en Puntilla Negra, lugar enclavado a unas 50 millas al Sur de Dakhla (Villa Cisneros), cuando faenaban a milla y media de la costa.

Este encierro está motivado, según la nota que entregaron a los distintos medios de comunicación, por la ausencia de información y la pretensión de un total y rápido esclarecimiento de los hechos, mediante la intensificación de las oportunas gestiones. Por otra parte, entiende que esta manifestación solidaria de su preocupación la deben realizar en estas dependencias porque en ello se sienten en la casa de los trabajadores del mar.

Concretamente, se han ubicado en la antigua hospedería, hoy en obras como todo el edificio, y les acompañan permanentemente miembros del sindicato de trabajadores del mar.

Han recibido apoyo y solidaridad de diversos partidos políticos, centrales sindicales y asociaciones, y su actual estado es de angustiosa espera ante la falta de noticias sobre el paradero de los marineros.

Ante esta situación de hecho, la Delegación Provincial mantiene una atención constante sobre estos familiares y sostiene periódicamente contactos tanto con sus servicios centrales que, a su vez, están en conexión directa con los organismos competentes, como con el Gobierno Civil de esta provincia, con el fin de informar en todo momento de cualquier novedad que pudiera explicar, finalmente, esta extraña desaparición de los tripulantes del "Las Palomas". ■ JOSE M. MASIP.

APARECE EL CADAVER DEL COCINERO DEL "REINA CRISTINA"

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—El cadáver del cocinero del congelador español "Reina Cristina", que se hundió el día 5 del presente mes de mayo, fue encontrado al día siguiente por el remolcador de la armada "Raz 2", mientras sus quince compañeros llegaban a Las Palmas a bordo del buque soviético "Garpovniy Prokepenko".

José Marcelino Padilla, de unos cincuenta años, cocinero del "Reina Cristina", había sido dado por desaparecido cuando fue encontrado por el "Raz 2", flotando en las inmediaciones del lugar del hundimiento del congelador. El cadáver del marinero fue llevado al Puerto de La Luz.

Por otra parte, los otros quince tripulantes del barco llegaron al puerto de Las Palmas, a bordo del buque soviético "Garpovniy Prokepenko". El primero y segundo patrón de la nave pasaron inmediatamente a prestar declaración a la comandancia Militar de Marina.

Según los naufragos, el "Reina Cristina" salió la mañana del 5 de mayo del puerto de Las Palmas rumbo a la zona del antiguo Villa Cisneros, donde iban a pescar. A las cuatro de la tarde advirtieron que había agua y que la bomba de achique no funcionaba, por lo que decidieron volver al puerto de Las Palmas.

Cuando llevaban una hora navegando oyeron un gran estruendo, procedente del agrandamiento de la vía de agua, por lo que ocuparon los botes salvavidas y, dos horas más tarde, el buque se hundió.

ARRECIFE DE LANZAROTE

LA FLOTA SARDINERA, LIMITADA A TREINTA Y DOS BARCOS

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Treinta y dos unidades integrarán la flota sardinera canaria, la mayoría con base en Arrecife, según se ha acordado en la reunión celebrada en Madrid entre el director general de Pesca y una comisión de armadores de la provincia de Las Palmas.

Un número mayor de barcos sería ruinoso para la pesca, al figurar en el Convenio Hispano-Marroquí, como cupo máximo de capturas de sardina, ochenta mil toneladas anuales.

En la misma reunión se acordó pedir a la Administración que efectúe gestiones precisas para que, a medida que vayan abanderándose barcos sardineros canarios en Marruecos, se conceda la autorización para que los armadores afectados puedan construir otras unidades con crédito oficial, según prescribe el convenio citado.

Finalmente, se acordó destinar cuatro de las treinta y dos unidades para abastecer la industria conservera de nueva creación a la isla de Fuerteventura, ante la imposibilidad de incrementar la flota por las razones ya indicadas.■

BARCOS CANARIOS NO FAENARAN EN LA COSTA SAHARIANA

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Numerosos barcos de la flota artesanal de Lanzarote, la mayor del archipiélago canario, han decidido no faenar en el sector de la costa sahariana próxima a Villa Cisneros, cuyas aguas administra actualmente la República Islámica de Mauritania.

Esta decisión abedece al temor a que vuelva a producirse algún secuestro similar al acaecido el pasado 22 de abril, cuando los nueve tripulantes del pesquero "Las Palomas" fueron secuestrados sin que hasta el momento se conozca su paradero.

Estas declaraciones las efectuó el patrón del motopesquero de Arrecife "Ascensión del Señor", Marcial Umpierre Martín, dueño del barco que localizó y remolcó al "Las Palomas" hasta el puerto de Las Palmas.

El referido patrón añadió que las citadas unidades artesanales no faenarán en lo sucesivo en aguas propiamente mauritanas, librándose así de los riesgos que supone pescar en esa zona de litoral sahariano en donde el pasado año fue ametrallado el también motopesquero lanzaroteño "Pinzales", resultando varios tripulantes heridos.

Umpierre Martín manifestó, asimismo, que tras muchas dificultades para conseguir tripulantes para el "Ascensión del Señor" en sustitución de los cuatro que se desenrolaron y quedaron en Arrecife por temor de nuevos secuestros.■



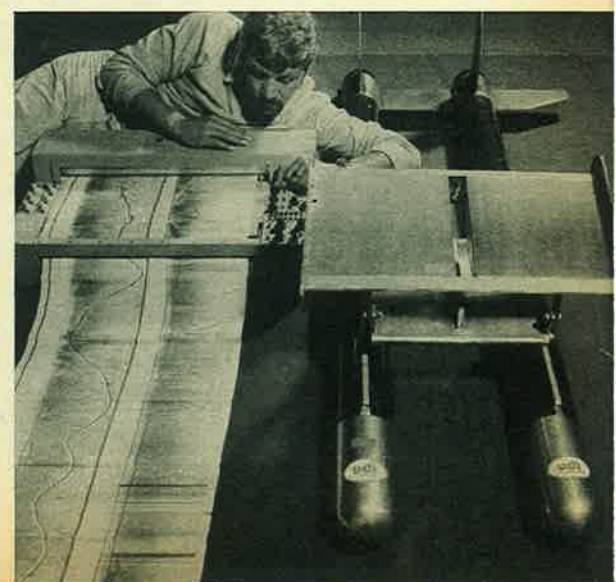
CONTAMINACION EN BRETAÑA

Las playas francesas de la Bretaña están pasando por un momento crítico, desde que un petrolero con una carga de 140 millones de litros se partiera exactamente en dos. Así, el pe-



EMBARCACION DE MANGA VARIABLE

El nuevo trimarán "Telstar" de ocho metros de eslora —que según la compañía británica fabricante es el más moderno de su tipo— tiene un botalón especial que permite reducir la manga de la embarcación, aunque ésta se halle en movimiento. El botalón tiene una cubierta sólida, pero, con sólo un sencillo ajuste que se lleva a cabo en cuestión de veinte segundos, puede doblarse hacia adentro para reducir la manga



CRONICAS INTERNACIONALES

De nuestros corresponsales
en el extranjero y servicios especiales

MOSCU "RECONOCE" LA SOBERANIA MARROQUI SOBRE EL SAHARA

MOSCU.—El reconocimiento por la URSS de la soberanía de Rabat sobre las nuevas fronteras marítimas de las aguas saharianas parece implícito en el acuerdo pesquero que, al parecer, han firmado en Moscú el ministro soviético de Pesquerías, Alexander Ichkov, y el ministro de Comercio e Industria marroquí, Abdel Kamel Reghayé.

Aparte del tema político sobre la aceptación por parte soviética de la soberanía marroquí en el Sahara, la firma de este acuerdo, según se ha sabido en fuentes diplomáticas marroquíes de Moscú, fijará las bases de una cooperación a largo plazo destinada a desarrollar la industria de la pesca marroquí, la formación de especialistas, la producción conjunta de conservas y la determinación común de las reservas de pescado de Marruecos. En un despacho la agencia Tass, se refiere a estos puntos de cooperación científica que realizarán navios soviéticos a lo largo de la costa marroquí, sin precisar cuáles

son "las costas marroquíes" y si ellas engloban la zona costera del Sahara Occidental, zona que está en litigio entre Marruecos, Argelia y Mauritania.

El acuerdo pesquero se negoció en sus puntos más importantes con motivo marroquí, Amed Osman, en Moscú, en los primeros días de marzo. En aquella ocasión se rubricaron importantes acuerdos de cooperación técnica y económica, entre los que destacaron el llamado "contrato del siglo", por medio del cual el país africano se convirtió en el primer cliente soviético del Tercer Mundo, al invertir la URSS 60.000 millones de pesetas en la explotación de fosfatos en la localidad marroquí de Meskala.

Este acuerdo se inserta dentro del contexto de la política pesquera que desarrolla el reino alahuita y para los que de una manera más o menos explícita se exige el reconocimiento de la soberanía de Rabat sobre las aguas del antiguo Sahara español. ■

IRLANDA

EXITO DEL SALON NAUTICO IRLANDES

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—A principios del mes de abril tuvo lugar, a unos metros solamente del puerto de Dun Laoghaire, la celebración del Salón Náutico Irlandés. No obstante el mal tiempo reinante, el Salón Náutico fue un éxito, pues nunca en anteriores ocasiones estuvieron representadas tantas firmas. No obstante, se echó en falta la sección dedicada a la pesca marítima, que hasta este año era siempre una de las más importantes del Salón. Su ausencia refleja la confusión que sigue mostrándose en la industria, después de la decisión de la CEE de no permitir el límite exclusivo irlandés de cincuenta millas. Los patrones de los buques de pesca más grandes de la flota no cesan de calificar como traición de la industria las condiciones aceptadas, al fin de tantos meses de discusiones por el Gobierno, mientras que los patrones de los buques más pequeños se muestran conformes en aceptar lo que aparentemente logró su ministro de pesca para que ellos puedan seguir desarrollando su trabajo.

COMITE ESPECIAL

Mientras tanto, el Maritime Institute of Ireland ha instituido un comité especial para estudiar a fondo la situación y las posibilidades de la industria, complicadas por antiguas tradiciones; distintas según los puertos; de la repartición del dinero recibido a cada salida, y por alta de legislación y de práctica aceptada en el desarrollo de las relaciones entre patrones y pesca-

dores. Otro problema que salta a la vista es la de un entrenamiento adecuado. La única Escuela de Pesca, no muy grande, está situada en el extremo septentrional del país, y no cuenta con los aparatos necesarios para las enseñanzas que se precisan actualmente.

RELACIONES MARITIMAS

La ciudad de Galway, señalada en mi último artículo como centro tradicional de amistad con España, tiene un Colegio Universitario donde se estudian, más que en ningún otro lugar de Irlanda, las ciencias oceanográficas. La Sociedad Histórica de dicho Colegio tuvo una reunión, en abril, donde se discutió la historia marítima irlandesa, refiriéndose sobre todo a las relaciones marítimas históricas entre Irlanda y la Península Ibérica.

SE BUSCA PETROLEO

Varias grandes compañías petroleras están buscando petróleo, este año, en los alrededores

de las costas irlandesas. Sobre todo al Oeste del país; pero hasta ahora no hay noticias de ningún descubrimiento. De todas formas, la necesidad de otro tipo de energía, también preocupa en este país, y durante el mes pasado se han desarrollado unas conferencias en las cuales se empezó una discusión sobre la crisis energética, se oyeron voces con autoridad e influencia que insistieron sobre las enormes posibilidades de una utilización desarrollada de la fuerza de las olas sobre todo, una vez más, en la costa occidental del país, para la producción de electricidad. Se cree, en efecto, que este país es el más favorecido del mundo desde el punto de vista de la fuerza continua y regular de las olas oceánicas, que llegan sin cesar sobre sus costas. En las mismas reuniones se promovió también la idea de servirse de las mareas altas y fuertes, que tocan la costa del Condado de Mayo, para la construcción de un centro de generación de electricidad, semejante al del France en Francia. En otra reunión (comercial esta vez) el jefe de una de las compañías irlandesas de distribución de petróleo más conocidas, criticó a los distintos Gobiernos que ha tenido el país, desde su independencia, por su negligencia en el dominio marítimo. El señor Meagher —que así se llama—, de la Compañía Burmah-Castrol (Irlanda), sugirió que el Gobierno irlandés promueva en la CEE la idea de crear una Marina Mercante de la Comunidad, porque, según él, sin una política conjunta de las nueve naciones para el transporte, habra en poco tiempo una congestión incurable, con terrible déficit, que perjudicarían notablemente la economía de la Europa Occidental.

APROVECHAR LOS RECURSOS

De todos modos, últimamente se ha evidenciado, desde diversas direcciones, el deseo de los irlandeses de emplear, para sí y para la Humanidad entera, sus recursos marítimos, desde tanto tiempo olvidados. En apoyo de este movimiento de la opinión pública, el Maritime Institute tiene ahora abierto su museo y centro de indagaciones marítimas y sigue enseñando, sobre todo, a la juventud del país, cuestiones sobre la historia y la realidad marítima de Irlanda.

Por desgracia, no se ven últimamente muchos buques españoles en el puerto de Dublín. Sin embargo, en este mes de mayo estamos esperando la visita del "San Bartolomé", de 1.420 toneladas, procedente de Gijón. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

TERRANOVA

PROBLEMAS CON LAS MALLAS DE LAS REDES

TERRANOVA (Corresponsal).—El "Santa Regina", "Arriscado", "Esguio", "Virgen del Cabo" y "Virgen del Camino", "Monte Aralar" y "Monte Aitgorri", "León Marco" y "Castelo", "León Marco II" y "III", "Arosa II" y "Arosa III", "Pescadilla II" y "III", y "Eduardo Chao" y "José Cornido"; 19 bous, factorías y parejas han sido, en resumen, los barcos entrados en este puerto durante el mes de marzo. Dos por enfermos o accidentados (como el "Esguio" y "E. Chao"), así como en este mes el "Donosti" e "Iruñaku", con un accidentado que fue repatriado, y el "Arriscado" con un enfermo. Algunos de estos barcos también se vieron obligados a arribar por averías en las maquinillas de arrastre, girocompás, radares, motores eléctricos, que si hubieran sido debidamente reparados en España, durante su estancia de varios meses, nadie perdería tiempo de pesca.

Dos buques alemanes, o rusos, y el "Arriscado" (factoría de la compañía Pebsa), de La Coruña, fueron traídos a puerto por Pesquerías Canadienses, después de sufrida la inspección, por haber encontrado diferencias, aunque muy pequeñas, en las medidas de las mallas de las redes.

BUENAS CAPTURAS

Parece ser que fuera de las doscientas millas los barcos españoles han conseguido buenas capturas, y para faenar dentro de las doscientas es necesaria la licencia de pesca de los canadienses, que piden unas condiciones de redes y cuotas a cumplir, pero no, como se deja oír, que ya no se puede pescar en aguas canadienses; no es verdad, y, sin embargo, gentes sin ninguna información lo están repitiendo día tras día en puertos españoles. Ciertamente es que no es la pesca como años ha, donde había y se podía pescar. Ahora se han limitado estas pescas dentro de las 200 millas; y fuera de las mismas, la INAF obliga a otras condiciones por las mismas razones y de subsistencia del género humano, a largo plazo. ■ FERNANDO TORRES

TECNOLOGIA SUBMARINA

ABERDEEN (Gran Bretaña).—Una compañía británica ha lanzado al mercado este aparato de explotación submarina bilateral destinado a trabajos de inspección y reconocimiento bajo las aguas del mar del Norte. Es un minicatarán de dos cuerpos fusiformes que resulta muy estable remolcado en las más diversas condiciones meteorológicas.

En la imagen se aprecia también el sistema de registro y proceso de datos que lo complementa. Cada cuerpo fusiforme lleva un grupo transductor multielemento de 508 mm. que proporciona un haz explorador de 1,7° en el plano horizontal y 60° en el vertical. Los grupos transductores se alimentan de osciladores discretos de 48 KHz modulados para generar exactamente un impulso de 150 microsegundos.

Actúa a profundidades comprendidas entre los tres y los 500 metros, pero a efectos de óptico ángulo rasante y contraste de tonos la distancia ideal es de 30 a 60 metros al fondo del mar. En esta ciudad costera escocesa hay disponible una amplia gama de equipos submarinos de televisión, para exploración lateral y levantamiento gráfico de fosas y depresiones en el fondo del mar, listos para su empleo en cualquier zona de Europa y África. ■

Las obras avanzan a buen ritmo y puede haberse terminado en 1982

EL TUNEL DE SEIKAN UNIRA LAS ISLAS HONSHU Y HOKKAIDO

TOKIO (Japón).—De la excavación del túnel de Seikan, calificado como uno de los "proyectos del siglo", concluyó el pasado 3 de agosto la parte más difícil de la primera mitad de la construcción, que consistía en la perforación de una zona de fractura (F1). Con ello aumentó la confianza en favor de la Corporación Pública de Construcciones Ferroviarias del Japón (JRCP), que financia la totalidad de las obras del túnel. No obstante, la Corporación se muestra cautelosa acerca del progreso de la construcción en el futuro (...), ante las numerosas dificultades que se han presentado hasta ahora (...) en particular las inundaciones masivas que se produjeron en mayo del pasado año, y que incluso obligaron a la JRCP a pensar en la cancelación del proyecto.

El túnel de Seikan, que según las expectativas, constituirá el "último grito" en la tecnología japonesa de construcción de túneles, enlazará las islas de Honshu y Hokkaido a través del estrecho de Tsugaru, con una longitud de 53,85 kilómetros, de los que 23,3 discurrirán por el fondo del mar. Será dos veces

y media más largo que el túnel de Dai-shimizu, de 22,3 kilómetros de largo, que se construye al Norte de la región central de Honshu, y que a su vez será el túnel terrestre más largo del mundo. Los estudios para la construcción del túnel submarino comenzaron inmediatamente después de la segunda guerra mundial, en 1946, y hasta el año 1964 los Ferrocarriles Nacionales Japoneses (JNR) habían efectuado investigaciones geológicas en el punto propuesto para la exploración. En ese mismo año se constituyó la JRCP con el fin de hacerse cargo de los trabajos emprendidos por los JNR. Una vez madurado el proyecto, se dio la aprobación oficial en abril de 1971, y en noviembre del mismo año comenzaron las obras.

En el tramo submarino del túnel se incluyen tres galerías diferentes: un túnel piloto, un túnel de servicio y el túnel principal. Cuando finalicen las obras, el túnel principal admitirá trenes super-expresos de la línea Shinkansen proyectada para este recorrido. El túnel de servicio se utiliza actualmente para el transporte de los materiales de construcción con destino al túnel principal y para retirar la tierra removida; even-

tualmente se utilizará también para reparación y mantenimiento del túnel principal. El túnel piloto está proyectado para investigar las condiciones geológicas de los estratos subterráneos. En el futuro será utilizado para drenaje.

Las obras de excavación del túnel piloto son efectuadas directamente por la JRCP, habiendo sido contratadas diecisiete empresas de construcción para perforar diferentes secciones de los túneles principal y de servicio. El día 1 de agosto de 1977 se había completado el 49 por 100 de la longitud total del túnel principal, incluyendo el 52,3 por 100 de la cama correspondiente a la isla de Honshu y el 54 por 100 de la correspondiente a la isla de Hokkaido. Si las exca-

vaciones progresan según lo previsto, el túnel de Seikan estará terminado en 1982 ó 1983.

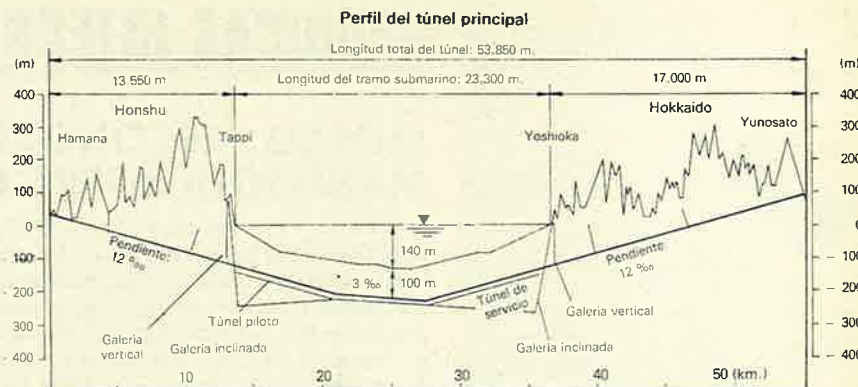
La parte más difícil de la primera mitad de la obra fue excavada a través de la gran falla denominada F1, la mayor de las nueve fallas más importantes que se encuentran a lo largo de la ruta del túnel. El subsuelo de la zona está constituido por depósitos sedimentarios de aluvión y arenisca, y debido a los frecuentes movimientos de la corteza en épocas remotas, que provocaron dislocaciones y deslizamientos entre los estratos, el perfil de éstos se presenta extremadamente confuso. En este sector también abundan las fisuras y existe un elevado contenido de agua, por lo que la zona de fractura F1 puede considerarse el peor de todos los sectores difíciles a lo largo de la ruta total.

En las obras de excavación se exploran previamente las condiciones geológicas hasta una distancia de 2.000 a 3.000 metros por medio de una perforación piloto. A continuación se realiza paralelamente la excavación de los túneles principal y de servicio. El mayor problema es la filtración del agua de mar. Si se produce una filtración masiva a presión elevada en un lecho de arena y rocas blandas, la fisura se extiende rápidamente y el agua brota en grandes cantidades; a menos que se tapen las grietas, éstas pueden ocasionar derrumbamientos, y en el peor de los casos puede abrirse un boquete que inundaría todo el túnel desde el lecho marino. En la inundación del año pasado, las aguas invadieron las excavaciones, alcanzando un caudal de 85 toneladas por minuto. Para evitar estos accidentes se está aplicando un método de inyección mediante el cual se introducen en tierra lechada de cemento, vidrio soluble y soluciones químicas a alta presión; estas sustancias reaccionan con el agua contenida en el terreno y provocan la solidificación del firme. Es el mismo método que se aplica en las construcciones terrestres, tales como los túneles del Metro y las galerías de alcantarillado, pero en el caso de los túneles submarinos la presión de inyección debe ser mucho mayor. Debido a que las obras se desarrollan en zonas sometidas a altas presiones —a profundidades entre 130 y 280 metros bajo el nivel del mar—, se necesitan presiones del orden de 70 kilogramos por metro cuadrado para garantizar una inyección efectiva. En las construcciones terrestres, la presión de inyección varía de tres a cinco kilogramos por metro cuadrado como máximo.

Las sustancias inyectadas han tenido que ser especialmente modificadas para este proyecto. Por ejemplo, se ha reducido la viscosidad para asegurar la penetración hasta en las más pequeñas fisuras. Por otro lado, el vidrio soluble, que solidifica más lentamente, ha sido mejorado para evitar la solidificación durante el proceso de inyección. La filtración en una falla puede llegar a las diez toneladas de agua por minuto si no se toman medidas preventivas, pero por el método de inyección se puede reducir este volumen a la vigésima parte aproximadamente.

Además de las filtraciones de agua, el terreno blando también constituye un problema serio en la construcción de túneles submarinos. En la construcción de túneles bajo las montañas, horadados a través de estratos de terreno relativamente estable, solamente se necesita un pequeño túnel piloto a cada lado de la sección inferior del túnel principal para solidificar las paredes de éste. Sin embargo, en algunos sectores del túnel de Seikan no son suficientes dos túneles piloto, y se hace necesario ensayar otras técnicas, tales como la excavación de túneles piloto adicionales antes de que sea horadado el túnel principal.

La excavación de la zona F1 progresó en tal medida que el día 3 de agosto las obras llevaban diez días de adelanto sobre el programa. Sin embargo, debe realizarse ahora la perforación del túnel piloto correspondiente al tramo central de la proyectada ruta submarina a través de una zona geológicamente desfavorable, los "estratos de Kuromatsunai"—los estratos más recientes y más blandos de toda la ruta del túnel—, que se extienden a lo largo de cinco kilómetros. Cuando se haya perforado este sector, la unión de los dos túneles piloto que parten de ambos extremos —las islas de Honshu y Hokkaido— tendrá lugar en un plazo no muy largo, probablemente en 1980 ó 1981.



FELIZ REGRESO con las bodegas llenas

radars
radiogoniómetros
sondas sonar
navegación por satélite

Solicite amplia información al Representante para España:
MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1. Telef.: 225 74 83/Telex: 22884 MOCUR-E
O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles.

FURUNO®
SU SEXTO SENTIDO



Canarias y Madeira son sus vestigios

LA ATLANTIDA, MAS ALLA DE LA LEYENDA

Por ANTONIO RODRIGUEZ PASTOR

Bajo el título genérico "La Atlántida: leyenda o realidad" y tomando como fuentes manuales convencionales, opiniones y estudios realizados por científicos y expertos en esta materia, y otros antecedentes que hemos considerado dignos de crédito, nos planteamos esta problemática: ¿Existió o no la Atlántida?

Para unos fue cuna de una supercivilización y precursora de la nuestra; para otros, una leyenda inventada por los sacerdotes de Saïs y recogida por Platón en sus Diálogos de Timeo y Critias. Lo que es un hecho irrefutable es que, en torno a la Atlántida, se han suscitado muchas interpretaciones, no sólo suministradas por los clásicos, sino también por escritores modernos y hombres de ciencia. En relación con este tema se han escrito más de 3.000 libros en diferentes idiomas, lo que hace que nos preguntemos: ¿No son muchos los libros escritos, y mucha la tinta gastada en algo que no haya existido?

UNA EVIDENTE REALIDAD

De la Atlántida se habló, se habla y se hablará, pero desgraciadamente para todos, hasta que las superpotencias no sean conscientes de que están en la prehistoria espacial y que son más los fracasos que los éxitos, y decidan aunar esfuerzos, estudios y técnicas no para escrutar el cosmos, sino para desempolvar los múltiples enigmas que envuelven a este planeta llamado Tierra, nos moveremos hipotéticamente en relación a este tema.

Sin decir nada que no se haya dicho, y expresando opiniones y estudios realizados por autores, filósofos, científicos, etcétera, inten-

taremos mostrar al lector que la Atlántida no es ningún mito, sino una realidad, una verdad inmutable, que existió en una época lejana y que fue tragada por el mar conjuntamente con sus millones de habitantes y hoy yace en lo inconmensurable del océano al igual que sus hermanas Hiperbórea, Thule, Lemuria, Mu, etcétera, y cuyos vestigios, según los atlantólogos, se materializan en las islas Canarias y en isla Madeira.

Platón, filósofo griego del siglo IV antes de Cristo, en sus Diálogos de Timeo y Critias nos habla de una isla-continente, la más bella que existía sobre la Tierra, mayor que Asia y Libia juntas, y situada al Oeste de las Columnas de Hércules, lo que significa que estaba ubicada más allá del estrecho de Gibraltar, y a la que el océano Atlántico le debe su nombre, que fue eje de un gran imperio y origen de una supercivilización que desapareció, absorbida por el mar, aproximadamente nueve mil años a. d. C., en sólo un día y una noche.

La historia comienza cuando Poseidón, dios de las aguas, recibió como heredad la Atlántida, en la que se instaló juntamente con sus hijos que había engendrado él de una mujer mortal, y donde educó a cinco generaciones de varones. Dividió la isla en diez partes, asignando al primogénito la parte más extensa y rica, proclamándole Rey sobre todos los demás hijos, a éstos les hizo príncipes vasallos de aquél, entregándoles para su gobierno extensos territorios, gran cantidad de islas adyacentes y un gran número de hombres.

La monarquía hereditaria fue la forma de gobierno desde un principio. El Rey más antiguo ejercía su hegemonía sobre los otros Reyes que gobernaban las distintas zonas de la isla-continente. De esta forma, los atlantes mantuvieron su poder durante varias generaciones.

Cada Rey ejercía una auténtica soberanía sobre los hombres y territorios que les habían sido asignados. Los cargos públicos y la autoridad recaían sobre el monarca, al mismo tiempo que elaboraba le-

LA CIUDAD Y LOS CANALES.—Esta es una de las diversas interpretaciones que se dan de las ciudades de la Atlántida. Su técnica y sus conocimientos eran tan avanzados —dice el autor del reportaje— que los atlantes pudieron construir por todo el territorio numerosos canales, de tal profundidad, anchura y longitud, que los barcos que venían de alta mar podían arribar a cualquier ciudad.

yes de contenido, no sólo civiles, administrativas, penales, que regulasen la actividad social de la comunidad, sino también normas que coordinasen las relaciones con otras comunidades existentes en el continente y fuera de él, hecho que nos sitúa ante los inicios de lo que hoy conocemos como relaciones internacionales.

LOS DECRETOS DE POSEIDON

En cambio, las relaciones entre los distintos Reyes estaban reguladas según los decretos de Poseidón, grabados éstos sobre una columna de oricalco situada en el centro de la ciudad, y cuyo acatamiento les era impuesto a los monarcas.

Estos se reunían periódicamente cada cinco o seis años, según si eran pares o impares; en estas reuniones se trataban temas de contenido muy diverso: negocios, la no beligerancia entre ellos, la solidaridad de unos Reyes con otros frente a un enemigo, cuestiones de guerra, etcétera. Asimismo daban cuenta de su gestión en las funciones de gobierno. Si alguno violaba la ley era juzgado por los otros nueve restantes, no sin antes jurarse fidelidad mutua y hacer ofrenda a Poseidón, consistente en capturar un toro sin armas de hierro, que era conducido a la columna de oricalco, donde era degollado.

Posteriormente, la sangre del animal era recogida por unos cántaros sagrados con la que se rociaban todo el cuerpo; el resto era tomada en un "Gaal", similar a la copa de la que se sirvió Cristo en la Última Cena, y derramándola sobre el fuego juraban juzgar al infractor de conformidad con los decretos de Poseidón y castigar a quien o quienes los hubiesen violado.

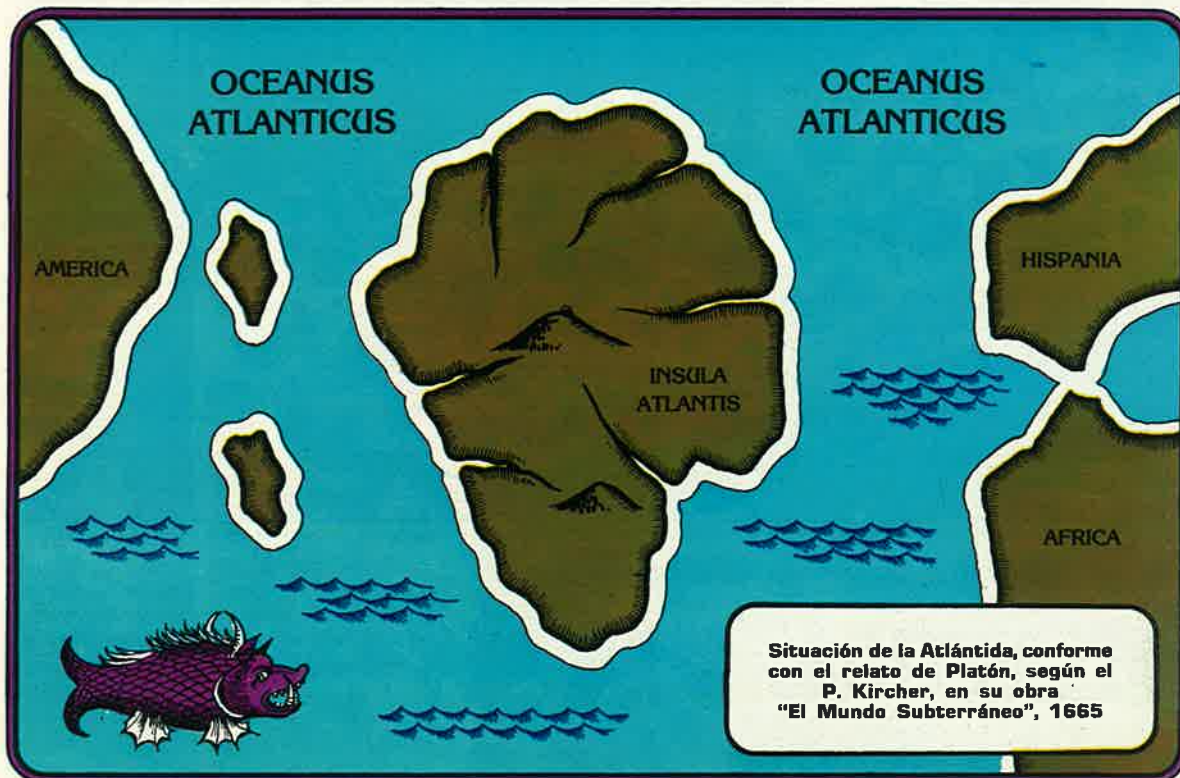
En el caso de que alguno de los Reyes infringiera cualquiera de las

● **Desapareció en un solo día
nueve mil años antes de Cristo.**

● **Su civilización no había podido
asimilar el proceso evolutivo
y se aniquiló a sí misma.**

● **Los atlantes construían canales
por los que llegaban los
buques desde alta mar hasta
cualquier ciudad del continente.**

DIBUJOS: ANTONIO MOLINS



normas, la sentencia que recaía sobre el autor era grabada sobre tablillas de oro, que se consagraban como recuerdo, lo mismo que sus ropas.

LA "VENECIA ATLANTICA"

Atlántida poseía la más grande riqueza, y en tal abundancia que la convirtió en un país próspero y rico durante milenios. Contaba no sólo con productos naturales que le daba la propia tierra, sino también con recursos que les venían de fuera a causa de su gran imperio.

Poseía minas de oro, plata, oricalco, cobre y estaño, canteras de mármol y granito, extensas áreas de bosques con árboles de todas las especies, que les proporcionaban la materia prima suficiente para la fabricación de embarcaciones, edificios y otros menesteres; multitud de praderas tan exuberantes, que permitían la existencia de gran cantidad de variedad de animales salvajes, así como domésticos.

Los lagos y pantanos se distribuían por toda su geografía, al igual que numerosos ríos, ricos en pesca, que descendían por las laderas de las altas montañas, armonizando la claridad de sus cristalinas aguas con el verdor de su vegetación, ofreciendo en conjunto una imagen paradisíaca.

La calidad de la tierra, la situación geográfica y la diversidad climatológica, permitía a los atlantes el cultivo de cereales dos veces al año, así como la recolección de un gran número de plantas con las que elaboraban perfumes y analgésicos.

Vivían en ciudades orientadas siempre al Sur, al abrigo de los vientos del Norte; los canales se extendían a lo largo y ancho de aquellas, cruzados por un gran número de puentes. Los templos, jardines, parques, gimnasios, picaderos, además de piscinas para hombres y para mujeres, unas al aire libre y otras cubiertas, estas últimas con agua caliente, situadas en zonas estratégicas, le daban un aspecto de ciudad moderna que nada tenía que envidiar a las nuestras actuales, por lo que muchos escritores modernos la han denominado "La Venecia Atlántica".

Su técnica y sus conocimientos eran tan avanzados, que les permitió construir canales que se extendían por todo el territorio, de tal profundidad, anchura y longitud que los barcos que venían de alta mar podían arribar a cualquier ciudad, a la vez que les servían para el acarreo de maderas y el transporte en barcas de productos de la tierra.

ORGANIZACION MILITAR

La Atlántida poseía una potente estructura militar. En la Ciudad Real o Capital, los destacamentos estaban distribuidos por los distintos distritos, con una extensión de 10 x 10 estadios, bajo las órdenes de un jefe o responsable.

En caso de guerra, cada jefe de destacamento debía proporcionar una sexta parte de carros de combate hasta reunir aproximadamente 10.000, juntamente con dos hombres y dos caballos por cada carro, además de otros dos caballos de tiro sin carro, custodiados por un combatiente que iba armado con un pequeño escudo junto con otro combatiente montado y encargado de gobernar a las otras dos monturas, dos hoplitas, dos arqueros, dos honderos, tres infantes con ballestas y, finalmente, cuatro marineros, hasta completar la dotación de 1.200 navíos.

En cuanto a las nueve provincias restantes, por tener cada una su propia estructura y organización, para la distribución militar se seguían criterios distintos.

LA DESTRUCCION DE LA ATLANTIDA.—La magnífica interpretación libre de nuestro dibujante Antonio Molin nos ofrece una escena de la destrucción de la Atlántida, que desapareció "en un día y una noche". El filólogo brasileño O. M. Bolio tradujo en 1930 el siguiente texto maya: "En el undécimo día, Ahau Katun, tuvo lugar la desgracia. Cayó una lluvia violentísima y cayeron cenizas del cielo, y en una sola gran ola las aguas del mar se derramaron sobre la tierra..., y el cielo se precipitó y la tierra firme se hundió..., y la Gran Madre Seyda fue entre los recuerdos de la destrucción del mundo..."

LA RELIGION ATLANTE

En el centro de la Acrópolis y en medio de un jardín rodeado de las más variadas clases de árboles, se levantaba el más grande e importante de los templos consagrados a Poseidón, el dios de la Atlántida, y a su mujer, Clito. El recinto era protegido por una valla en derredor.

El santuario tenía una longitud de un estadio por tres plethrus de anchura, el exterior del mismo estaba revestido de plata a excepción de las aristas, que lo eran de oro. Por ser éste el lugar donde Poseidón engendró a sus diez hijos, se levantaban las efigies de éstos juntamente con las de sus mujeres y sus descendientes, alternándose éstas con otras ofrecidas por Reyes y ciudadanos en honor a su dios. El interior del templo estaba recubierto de marfil con adornos de oro y plata; las columnas, los muros, el pavimento estaban adornados con oricalco.

En la parte del carro enganchado y sereno, la estatua de Poseidón, montado en un carro enganchado a seis caballos alados y rodeado de cien nereidas sobre delfines, propia de un dios creador de una gran civilización y de un vasto imperio que se llamó Atlántida.

YACE EN LOS ABISMOS DEL OCEANO

Toda civilización, como nos muestra la Historia en su devenir, está sujeta a un proceso evolutivo natural, nace, se desarrolla y por último se transforma o desaparece, como fue el caso de la Atlántida, que trae una lucha desencadenada entre el mar y la tierra, como queriendo imponer cada uno su supremacía, y para desgracia de ésta, ahora yace en los abismos del océano con todos sus secretos este continente tan adorado y llorado, no sólo por los egipcios, sino también por todos aquellos que han creído y creen en su existencia.

Para la señora Weissen Szumlanska, la fecha de la catástrofe que originó el total hundimiento de la isla podría situarse hacia finales del Paleolítico Superior, teoría que no sólo es compartida por los profesores Richard Henning y Adolf Schulten, sino también por otros hombres de ciencia.

Antropólogos, atlantólogos, arqueólogos e investigadores en ciencias ocultas han coincidido en que la desaparición de este continente tan próspero y poderoso se debió única y exclusivamente a que se dejó ganar por el mal, y el porqué nos viene dado en función de una civilización que no pudo asimilar su proceso evolutivo y se destruyó a sí misma. Y si vale la comparación, el mundo actual de seguir así acabará siendo para las generaciones venideras una leyenda, como ha sucedido con la Atlántida, más que una realidad de nuestro tiempo.

EN BUSCA DE UNA RESPUESTA VALIDA

No sólo Platón, al que hicimos mención antes, sino también otros clásicos como Herodoto, Kranton, Plutarco, Marcelino Proclo, por mencionar algunos, nos han legado en sus textos conocimientos fehacientes sobre la existencia de la Atlántida.

Hoy, personas de las más diversas profesiones, se esfuerzan, en una empresa común, para dar una respuesta real en relación a este tema.

Heinrich Schliemann, uno de los arqueólogos más importantes del siglo XIX, descubrió la legendaria Troya, siguiendo los textos homéricos. Durante las excavaciones encontró un cántaro de bronce que contenía, además de objetos metálicos, monedas y huesos petrificados, una inscripción grabada en lengua fenicia que decía "Del Rey Cronos de la Atlántida". Schliemann fue uno de los científicos de esta larga lista que nos han dejado pruebas de su existencia.

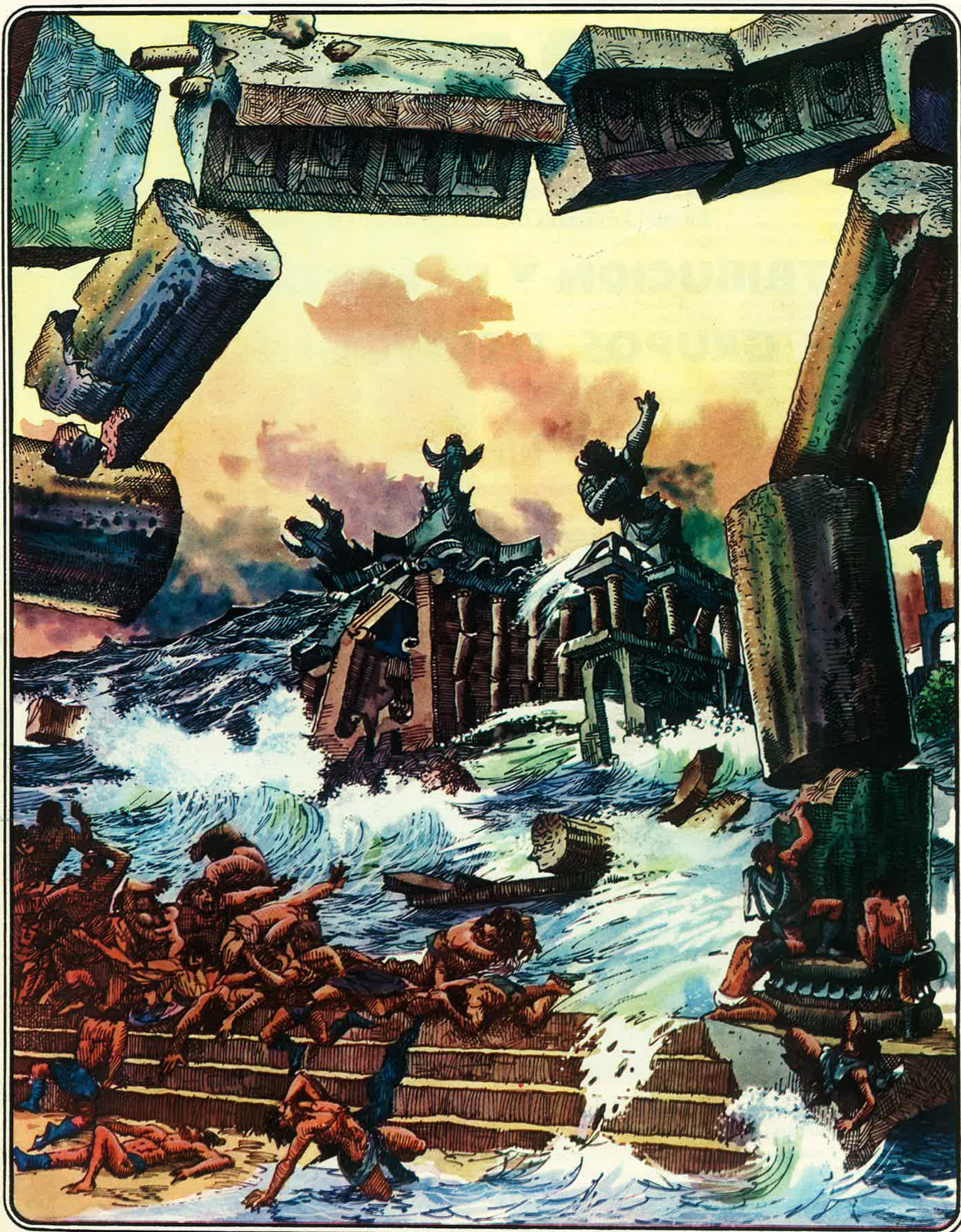
Las investigaciones oceanográficas, al igual que las exploraciones submarinas por medio de hombres rana, que constituyen un campo bastante nuevo, se han unido con el único propósito de proporcionarnos una respuesta clara, lógica y valedera.

Spanuth, pionero e introductor de un nuevo elemento, el buceador, descubrió en una de sus investigaciones submarinas, realizadas en el océano Atlántico, una serie de muros paralelos hechos de grandes rocas. Hallazgo corroborado posteriormente en otras expediciones llevadas a cabo, en este mismo lugar, por un grupo de científicos.

SUMERGIBLES Y SUBMARINISTAS

Las nuevas técnicas de buceo, como el proyecto "Sea Lab", dotado de mezclas especiales de oxígeno y helio, permiten a los submarinistas, además de permanecer a la misma presión dentro y fuera del agua, operar durante largo tiempo a más de 180 metros de profundidad.

En la actualidad, la utilización de sumergibles como el "Alvin" equipado con las más modernas técnicas de exploración submarina, que fue empleado en el rescate de la bomba "perdida" por las fuerzas armadas norteamericanas en las costas almerienses; el "Star Class II", capaz de alcanzar profundidades de hasta 1.000 metros y permanecer sumergido durante veinticuatro horas, y el "Benjamín Franklin", con capacidad para cinco personas y preparado para mantenerse sumergido durante varias semanas, nos permitirán explorar el fondo de los mares y océanos, y es aquí donde sin duda se descubrirán restos prehistóricos y claves que nos permitirán obtener más datos en torno a la "misteriosa" Atlántida. ■ A. R. P.





SAGEMA

Sociedad Anónima de Grupos Electrógenos y Maquinaria

DISTRIBUCION Y EXPORTACION DE

GRUPOS ELECTROGENOS



Una empresa que se pone a su servicio para resolver todas sus necesidades de energía de la forma más rápida y eficaz, garantizándole, además, el asesoramiento por un completo equipo de profesionales que le presentarán siempre la solución que más le convenga.

Los GRUPOS ELECTROGENOS VMS de 5 a 1.000 KVA, fijos, móviles, automáticos y de continuidad, responden en cualquier circunstancia garantizando siempre el mayor rendimiento y seguridad.



SAGEMA.— Jorge Juan, 68 -5⁰.- Telfs. 2 76 04 41 - 2 76 02 87.- Ap. 1.239.- **MADRID 9**

SAGEMA.— Doctor Juan Soler, 1 - 3 - Telf. 3 79 62 21.- **PRAT DE LLOBREGAT (BARCELONA)**

SAGEMA.— Ramón y Cajal, 1 Edificio Sevilla - 1. Planta Baja, núm. 16.- Telf 64 40 66 - Pref. 954 **SEVILLA 5**

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

PRESENTACION DE "CONVERSACION SOBRE LA GUERRA", EN LA CASA DEL MAR DE CADIZ

CADIZ.—En la Casa del Mar de Cádiz, don José Asenjo Sedano, hasta hace pocos meses secretario de la Delegación del ISM de esta capital, vino de Almería, ciudad donde reside actualmente, a presentar su libro "Conversación sobre la guerra", que obtuvo el Premio Nadal 1977.

Fue presentado en el salón de actos de la Casa del Mar abarrotado de público, entre el que se encontraban sus compañeros, sintiéndose el autor como en "su propia casa".

El almirante don Eduardo Gener Cuadrado, presidente del Consejo Provincial del ISM, presentó al novelista haciendo un poco de historia del género literario conocido por novela y hablando después de la actual narrativa andaluza, dentro de la cual está, ahora con todos los honores, José Asenjo Sedano. Señaló a continuación una de las principales características de esta narrativa que es la mezcla de la realidad y la fantasía, como consecuencia del carácter andaluz que es capaz de pasar sin sentir de lo real a lo irreal. Habló del impecable y correcto estilo del escritor y de cómo, a veces, se nos muestra filósofo, humano y poeta.

José Asenjo Sedano agradeció las palabras del almirante Gener y manifestó que, aunque había ido a presentar su libro a varias capitales españolas, el hacerlo en Cádiz y en la Casa del Mar suponía para él algo muy especial y diferente, pues no en vano pasó en esta ciudad los diecisiete años más importantes, serios y fecundos de su vida, ya que aquí están fechados todos sus libros y los nacimientos de sus hijos. Después habló de su nostalgia y del recuerdo que conserva de Cádiz, de la enorme sorpresa y descubrimiento que fue para él este mar gaditano, siendo precisamente el mar el verdadero protagonista de su li-



bro, pues es el ambiente poético que lo envuelve, es su flujo y su reflujo lo que trasciende en la morosidad de su estilo.



Al final de sus elocuentes y emocionadas palabras fue muy aplaudido. ■ CRISTINA CHILLIDA.

FILATELIA

LA DEFENSA DE LA NATURALEZA

Cada vez nos encontramos con la existencia de más sellos, cuyo fin primordial es hacer propaganda de la defensa de la Naturaleza y la lucha contra la contaminación tanto del aire, como de las tierras o de las aguas. España no podía estar al margen de esta campaña de rango mundial y hecha a través de los sellos, con lo cual una vez más éstos bien demuestran que no sólo sirven para el franqueo, sino también son unos pequeños carteles.

La serie nacional de protección a la Naturaleza está estampada en huecograbado y su tirada es bien amplia, 15.000.000 de ejemplares para cada sello, los cuales son de estos nominales y motivos: 3 pesetas, protege la flora (lleva, además, en el dibujo un Edelweis del Pirineo); 5 pesetas, protege las aguas y las zonas húmedas; 7 pesetas, protege el bosque y evita los incendios; 12 pesetas, protege el mar y evita su contaminación; y 20 pesetas, protege la fauna (figurando una foca monge y una gaviota de Audouin).

EMISIONES DE TEMA NAVAL

ISLAS FALKLAND.—Su nueva serie general, formada por un total de quince sellos con un valor total de 5.30 libras esterlinas, está toda ella dedicada a mostrar buques que enlazaron o enlazan dichas islas con el resto del mundo.



Por ello, dicha serie tiene los valores y buques siguientes: 1 p., "Aes"; 2 p., "Darwin"; 3 p., "Merak-N"; 4 p., "Fitzroy"; 5 p., "Lafonia"; 6 p., "Fleury"; 7 p., "SS Kalkland"; 9 p., "Oravia"; 9 p., "Memphis"; 10 p., "Black Hawk"; 20 p., "Foam"; 25 p., "Fairly"; 50 p., "Amelia"; 1 libra, "Nautilus"; 3 libras, "Hebe".

ISLA DE CHRISTMAS.—La segunda parte de su nueva serie general hace referencia a un grupo de marinos que estuvieron en la isla y que son: 2 ctvs., capitán de navío de la Armada holandesa, Willem de Vlamingh (1640-1698); 3 ctvs., vicealmirante de la Armada británica, John F. L. P. Maclear (1838-1907); 4 ctvs., sir John Murray (1841-1914); 2 dólares, sir Harold Spencer Jones (1890-1960), siendo éste, además de un distinguido marino, importante astrónomo.

OFERTA DE MATERIAL FILATELICO

Guinea (ex francesa): Astronáutica (392/405), 303; organización de estados ribereños (416/17), 126; Día Mundial de las Telecomunicaciones (418/21), 149; Lenin (422/27), 275; Unicef (446/50), 148; Día Mundial de las Telecomunicaciones (457/60 y A 100/01), 138; Lucha contra el racismo (461/65 y A 102), 129; Unión Postal Universal (466/69 y 103/04), 141; Año Internacional del Libro (477/82), 220; Dimitrov (483/86), 96 Unicef (487/91), 150; Negus (492/93), 145; insectos (494/99), 198; OUA (500/03), 110; sanidad (504/10); 291; flores (520/28 y A 107/09), 693; Año Internacional de la Mujer (455/59 y HB 30/31), 825; Juegos Olímpicos (560/71 y HB 32/33), 1353; setas (576/80 y A 110/12), 462; conchas marinas (581/89), 462; partido político (590/95), 726; reptiles (596/603 y A 113/15), 569; Fauna, 1177.

Hong-Kong: Festival (256/58), 60; Año chino (259/60), 44; Año chino (264/65), 33; serie general efígie Isabel II (266/79), 715; Boda princesa Ana (28 0/81), 47; Festival (282/84), 41; Año chino (285/86), 33; Unión Postal Universal (290/92), 63; visita real (295/96), 63; festival (297/99), 63; pájaros (300/02), 69; tasa 618, 18; scouts (318/19), 31; nueva central de Correos (320/22), 77; Año chino (323/24) 36; serie general, valores nuevos (328/30), 44; medios de transporte (331/34), 88.

Hungría: Nuevos valores serie general (1558A, 1563A, 1563A), 15; organización del trabajo (2042), 11; Pax (2055), 11; congreso (2072), 14; Gandhi (2079), 71; correo (2080), 11; Janos Nagy (2082), 71; Paloma (2090), 11; metropolitano (2094), 11; meteorología (2095), 11; Lenin (2097/97), 22; Beethoven (2106), 33; siderurgia (2107), 11; San Esteban (2109), 41; FAO (2118), 11; Congreso (2119), 11; república (2143), 11; arte (2128/35), 181; Bela Bartok (2149), 33; Andras Achim (2151), 11; pintura china (2160/67), 193; estado húngaro (2168), 11; milicias (2169), 11; ferrocarril (2170), 33; OIJ (2176), 11; tríptico sello (2175), 33; flores (2177/84), 70; caballos (2192/99), 192; aniversario (2208), 8; Janus Pannonius (2217), 11; ferrocarril (2209/16), 192; academia (2218 y 2218 A), 154; médicos (2219a/20a), 330; perros (2221a/27a), 1.100; Dozsa Gyorgy (2234), 11; Parlamento (2244/45), 110; vinos (2246/47), 52; agricultura (2255), 11; ferrocarriles (2256), 11; porcelanas (2257/64), 176; aniversario (2271), 11; Medicina (2272), 11; correo (2273/74), 110; vidrieras (2275/81), 176; Mascaras (2292/98), 154.

NOTA: Cualquier coleccionista interesado en un determinado tema, puede indicarlo, para informarle de lo posible de servir. ■ LUIS MARIA LORENTE.

CINE

JAMES BOND BAJO EL MAR

Creado por la imaginación del británico Ian Fleming, el agente 007 al servicio de Su Majestad, James Bond, con licencia para matar, se hizo ya sólido mito entre el público anglosajón con la publicación de sus aventuras en la serie de novelas escritas por su autor hasta comienzos de la década de los sesenta. Pero fue el cine el medio que acabó de popularizar a escalas mundiales al famoso personaje.

En 1961 se rodó "Agente 007 contra el doctor No" y comenzó una serie de films que constituían una de las más sólidas sagas comerciales del moderno cine de acción, a la vez que válvula de escape crematístico para la apagada industria fílmica del Reino Unido. Unido a la serie, creció la fama de su protagonista, Sean Connery, que con sus cintas encarnando a Bond sigue siendo en la actualidad su principal actor y posiblemente quien mejor encarnadura ha dado al muy famoso agente secreto, a pesar de no rodar cintas de Bond desde 1971.

Fue con "Operación Trueno", en

1965, dirigida por Terence Young, cuando la serie del agente 007 se fijó más precisamente en el medio marítimo como ambiente ideal de las aventuras de su protagonista. La producción de altura y grandes costos permitió el despliegue habitual de medios, decorados y rodaje cuidado, con numerosas secuencias submarinas, y en 1977 de nuevo la serie Bond retoma el mar como centro de su acción para "La espía que me amó".

Segunda cinta que protagoniza Roger Moore (antaoño famoso El Santo de la pequeña pantalla), "La espía que me amó" ha sido dirigida por un veterano del cine británico como es Lewis Gilbert y presenta el esquema normal en el cine de la serie: malvado dotado de grandes poderes materiales, acción localizada en numerosos escenarios, aventuras amorosas del protagonista, aparatos sofisticados y final feliz tras espectacular angustia ante la posibilidad de triunfo de los elementos maléficos.

En "La espía que me amó" tenemos al personaje que encarna Curd Jurgens

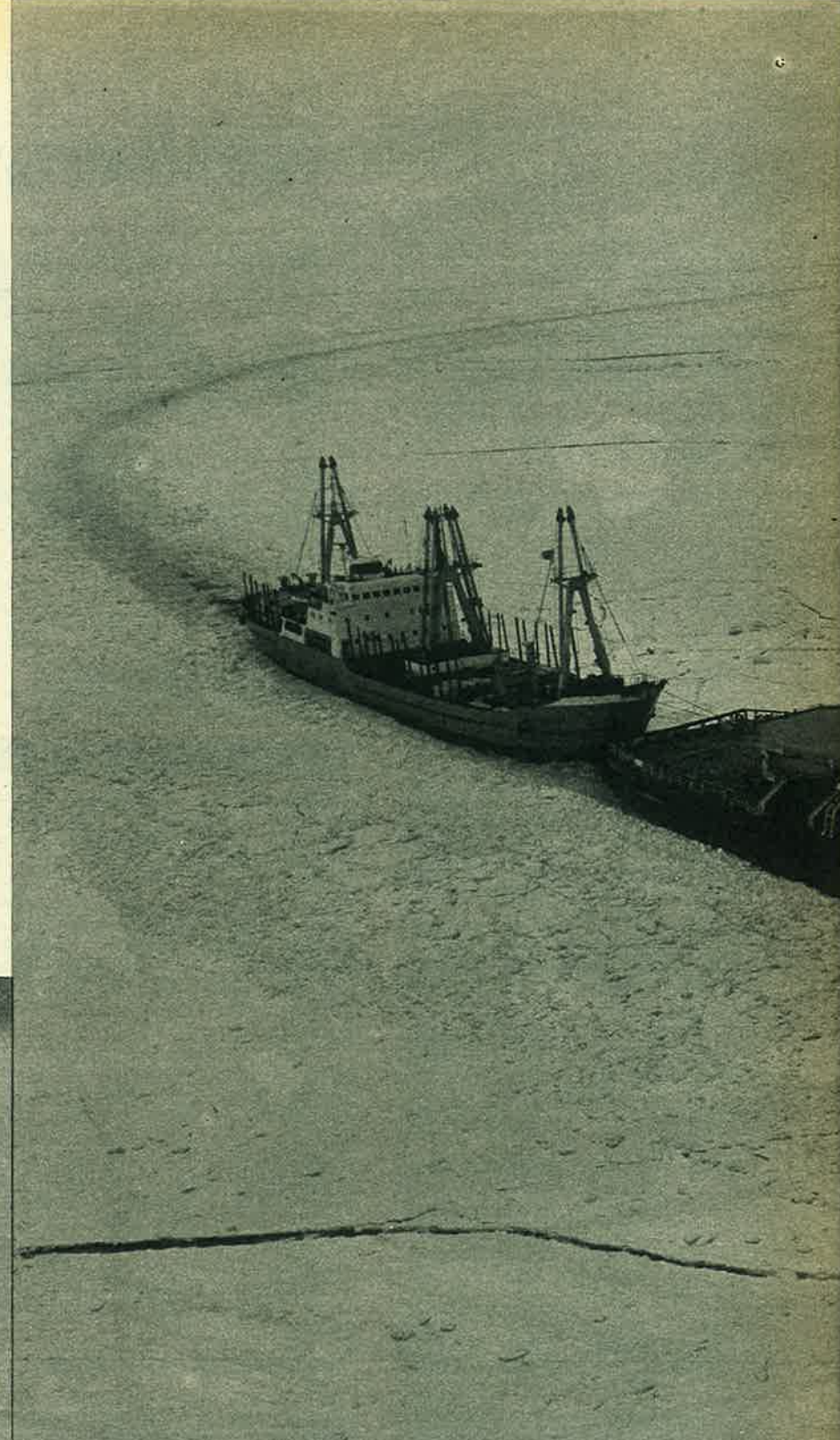
como una especie de capitán Nemo maléfico, que vive en una ciudad semisumergida y que saca del mar todo lo necesario para su subsistencia y sus planes; James Bond utiliza un estilizado vehículo que en un momento dado se transforma en submarino utilitario; la base que intenta destruir Bond es una de submarinos atómicos capturados previamente; no nos falta la inevitable escena con tiburones; el sicario principal del genio maléfico responde precisamente al apodo de Tiburón... y toda la cinta, en suma, es tributaria de la presencia constante del medio marítimo.

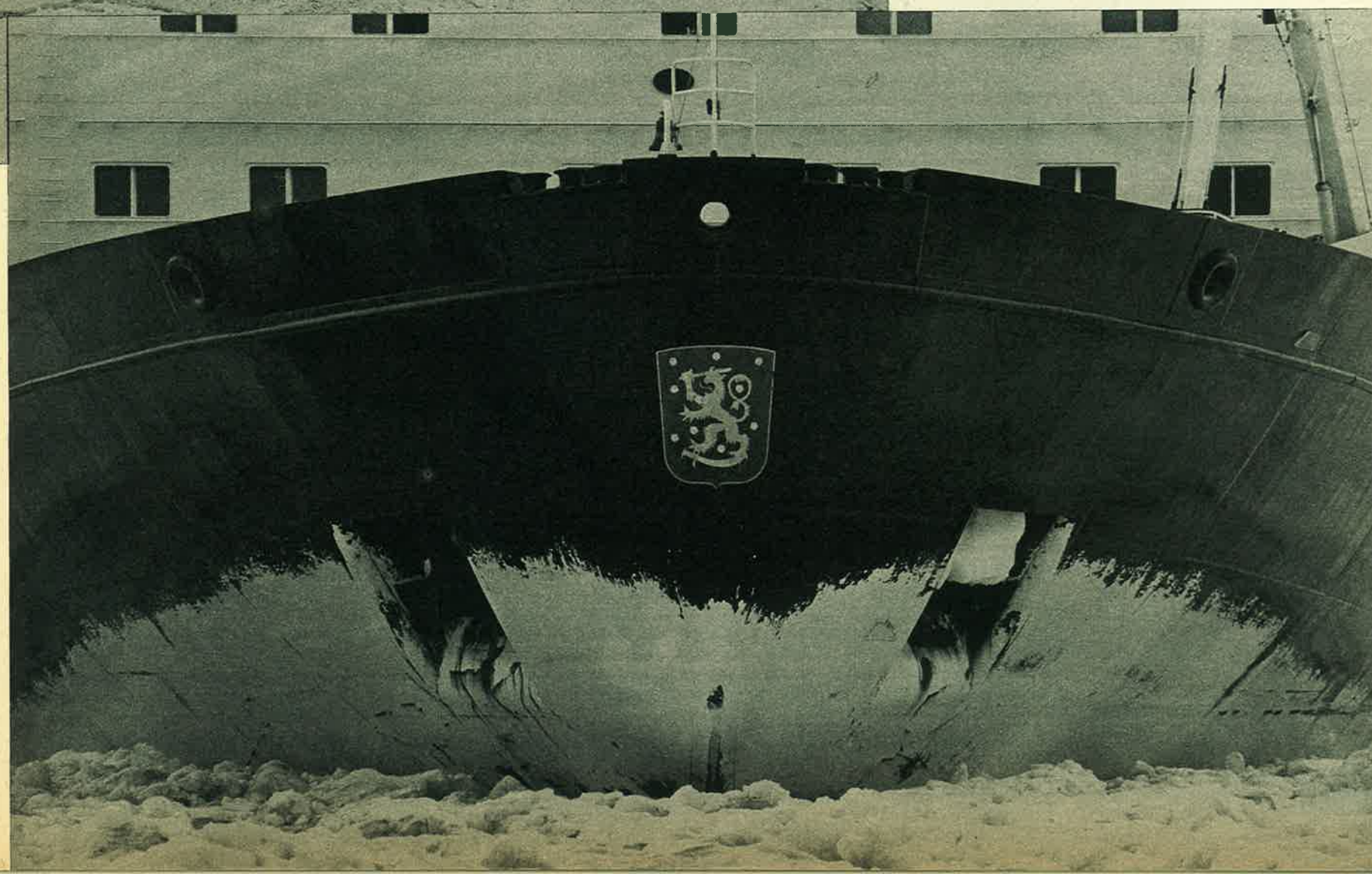
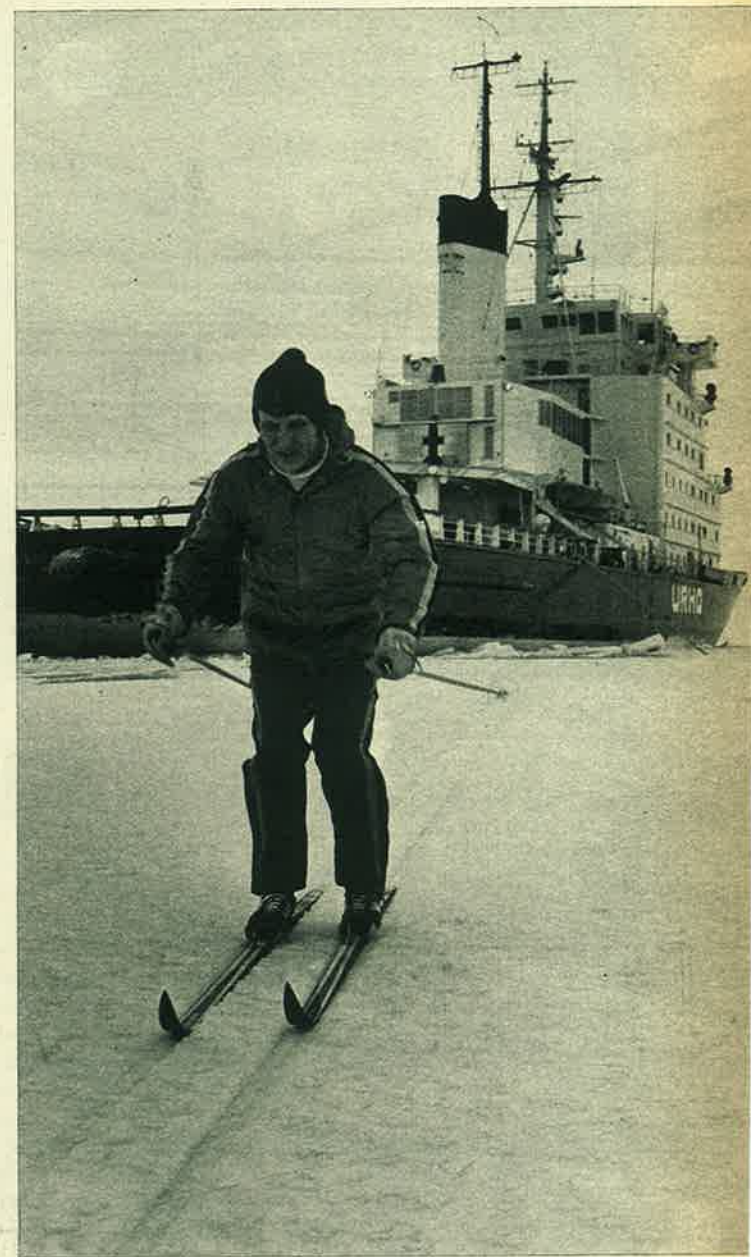
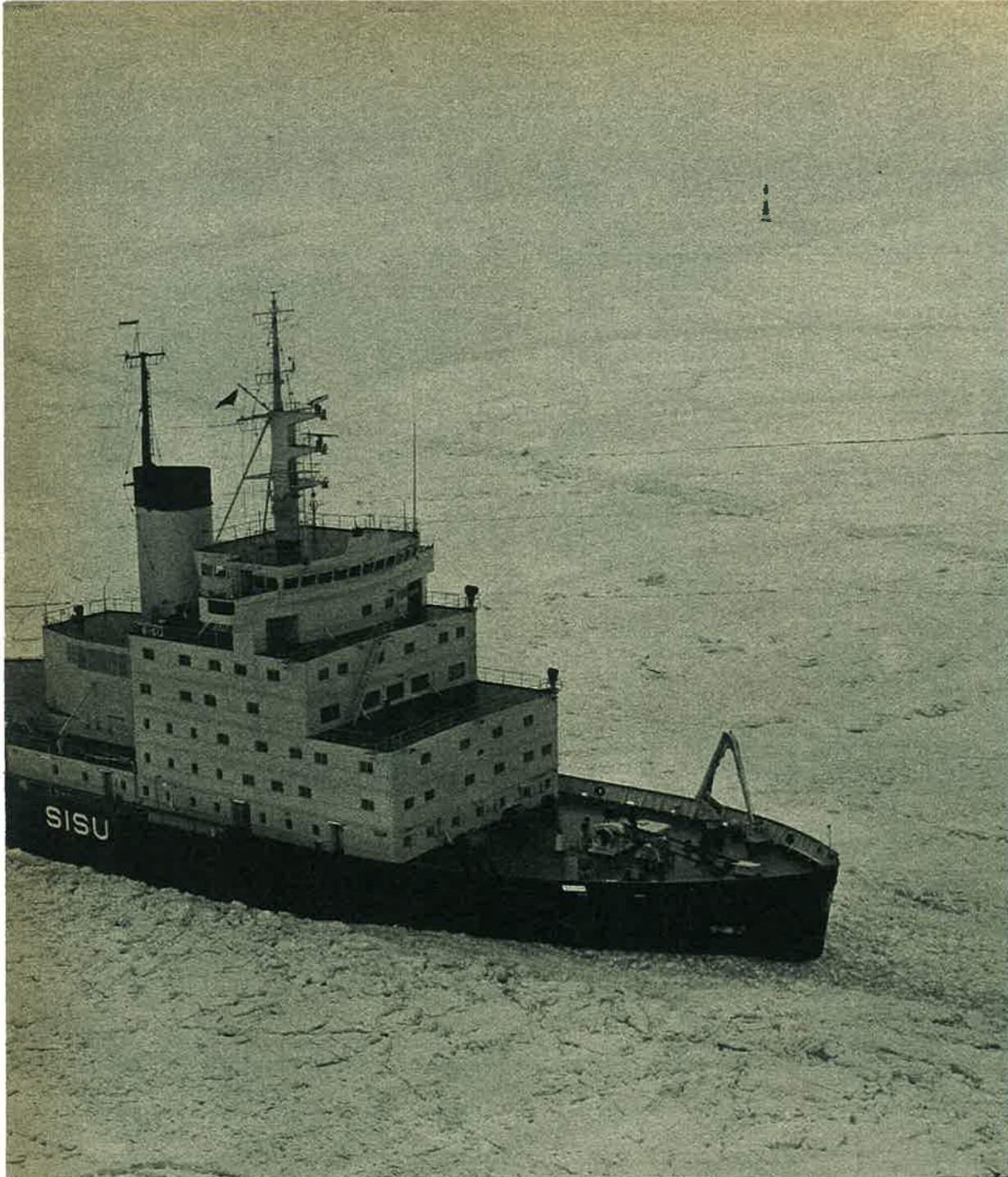
Obra agradable y con un aire menos rebuscado que las últimas producciones de la serie, la vuelta a los medios marítimos parece haber beneficiado a esta última cinta de James Bond, obra aventurera y abierta, llena de espacios abiertos, buenos y malos, persecuciones, intrigas, chicas fascinantes y un triunfo esperado de su ya viejo conocido protagonista, que en tierra o en mar siempre sobrevive. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

ROMPEHIELOS PARA EL GOLFO DE BOTNIA

El rompehielos "Urho" va equipado con motores de 22.000 HP. de potencia y actúa en el golfo de Botnia, al Norte, entre Suecia y Finlandia.

La tripulación, si baja a tierra, ha de emplear esquís o raquetas, como es lógico en estos parajes de clima extremo. A su regreso podrá contemplar, una vez más, la belleza de líneas de este remolcador, potente como para arrastrar cargueros de gran porte a través de la gruesa costra helada del mar. ■ (Reportaje: EUROPA PRESS.)







Por
**NESTOR
LUJAN**



LAS OSTRAS EN LA COCINA

HABLAMOS en estas páginas hace algún tiempo de las ostras como aperitivo histórico. Hoy quiero referirme a las ostras como plato cocinado. Porque si las ostras fueron un aperitivo desde los siglos clásicos, y siguen siéndolo, y los grandes golosos de ellas satisfacen a su paladar tomándolas crudas, en la antigüedad, las ostras también se cocinaron. Yo recordaré siempre que habiéndole dicho hace algunos años a un amigo mío japonés que comían el pescado crudo, cosa aberrante hasta hace poco para los europeos, él me contestó diciendo que nuestra cocina les parecía a ellos también más que chocante: nos negábamos a comer el pescado crudo a la manera japonesa y en cambio nos comíamos las ostras vivas, molusco que ellos habitualmente cocinan.

Lo cierto es que de un tiempo acá las cosas están cambiando y en la cocina francesa, a imitación del Japón, se toman ya bastantes pescados crudos y, en cambio, se guisan muchísimo platos de ostras. Así lo he podido observar en un reciente viaje a Burdeos, e incluso probando unas ostras gratinadas con fondo de espinacas, deliciosas, que nos ofreció como primer plato Juan María Arzac, el gran cocinero de San Sebastián, en las jornadas de gastronomía celebradas en abril de este año. Por la magia de la cocina de Arzac, la ostra quedaba fresca, fría y consistente, como debe ser, y el gratinado era suave y delicioso en el lecho de espinacas, tibio y muelle.

Si separamos los recetarios antiguos nos daremos cuenta que las ostras frescas empezaron sólo a tomarse a partir del siglo XVIII. El "Ménagier" de París, venerable libro coquinario que data del siglo XIV, nos ofrece, por ejemplo, un "civet d'huitres frites" que es una especie de guisote hecho con un caldo de cebollas fritas con azafrán, al cual añaden unas ostras marinadas con vinagre, vino, canela y jengibre. En el manuscrito inglés, también del siglo XIV, que se llama "Liber Cure Cocorum", nos viene una sopa de ostras y cerveza a la que también se añaden azafrán, jengibre, canela y pimienta. El anónimo autor considera este potaje como la suprema delicadeza para abrir una gran comida.

Don Francisco Martínez Montañó, cocinero que fue de nuestro pío Felipe III, a principios del siglo XVII ofrecía a la mesa del Rey un plato de carne y de pescado que describía así: "Aparejarás un capón para relleno y tomarás ostras frescas, y harás un relleno con un poquito de ternera y ostras y friéndolo todo en la sartén con tocino, le echarás un poquito de verdura y cuatro huevos duros". Hecho este relleno decía que debía embroquetarse y espetarlo al asador y llevarlo al fuego. Podríamos hablar de cien platos más. Sólo en el siglo XVIII francés, y con la mayor rapidez de las comunicaciones, pusieron de moda los platos de ostras frescas. Los refinados glotones comían no menos de una gruesa, o sea, ciento cuarenta y cuatro, y nunca encontraban el momento de terminar. Forzoso es decir que las ostras en

aquella época, cuando no existían los viveros ni los procedimientos de crianza actuales, eran mucho más pequeñas que las de hoy. Si examinamos el célebre cuadro del pintor francés Troy, que se titula "Almuerzo de ostras", nos daremos cuenta de que a pesar de que el pintor debió reproducir las mejores en tamaño y calidad, todas ellas son menudas y delicadas. Se entiende entonces que se pudieran consumir las cantidades considerables que Brillat-Savarin o Grimod de la Reunière comieron.

La ostra fresca domina, pues, todo el siglo XVIII y XIX. Pero los americanos son los primeros que empiezan a cocinarlas y en Europa se les tiene por unos bárbaros. Ciertamente es que la ostra norteamericana es mucho menos succulenta y delicada que la ostra europea y se tendía a mejorarla con sabias y complejas recetas. Así viene una prolífica variedad de platos basados en la cocina de la ostra. El "Larousse gastronomique" aporta treinta recetas, y el libro de Auguste Escoffier "Guide Culinaire", doce. Y hoy cualquier libro de la "Nueva cocina francesa" trae graciosas y a veces osadas combinaciones a base del famoso bivalvo. Recuerdo haber comido un plato de Raymond Oliver, el propietario del Grand Véfour de París, que nos ofreció una tameraria combinación de ostras y "foie-gras" que era la cumbre de la cocina fastuosa.

Para concluir, las ostras en escabeche —que hoy se consumen enlatadas— son célebres también en nuestra gastronomía. El maestro Martínez Montañó, a quien antes nos referimos, explica cómo se aderezan los hostiones —que él pone con "h"— y cómo se hace el célebre pastel de ostras. Ostión y ostra venía a ser la misma cosa en castellano y aún hoy lo es todavía en Andalucía. Cumplían en cualquier gran minuta de la España de los Austrias y así las enumera Tirso de Molina entre opíparos manjares:

*"Un pavo traigo manido
con más pechuga que un ama,
dos gallinas, tres conejos,
de vitela, una empanada,
ostiones en escabeche..."*

Añadamos que vitela era en el siglo XVII un italianismo no muy usado, que valía por ternera. Sólo se ha conservado esta palabra para el cuero de la ternera.

Los barrilitos de ostras en escabeche fueron estimados en Inglaterra. En 1660, Samuel Pepys, autor de un delicioso Diario, los compraba en la tienda de una bella marisquera a la que cortejaba. Y el buen doctor Johnson las comía en la taberna de Chapel House, según cuenta puntualmente su biógrafo James Boswell. Bueno era su ágape: anchoas con mantequilla, pastel de urogallo, ensalada de berros, ostras de España en escabeche y cerveza negra con pimienta y clavo. Así, cualquiera se mantiene disertando y lúcido... ■

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

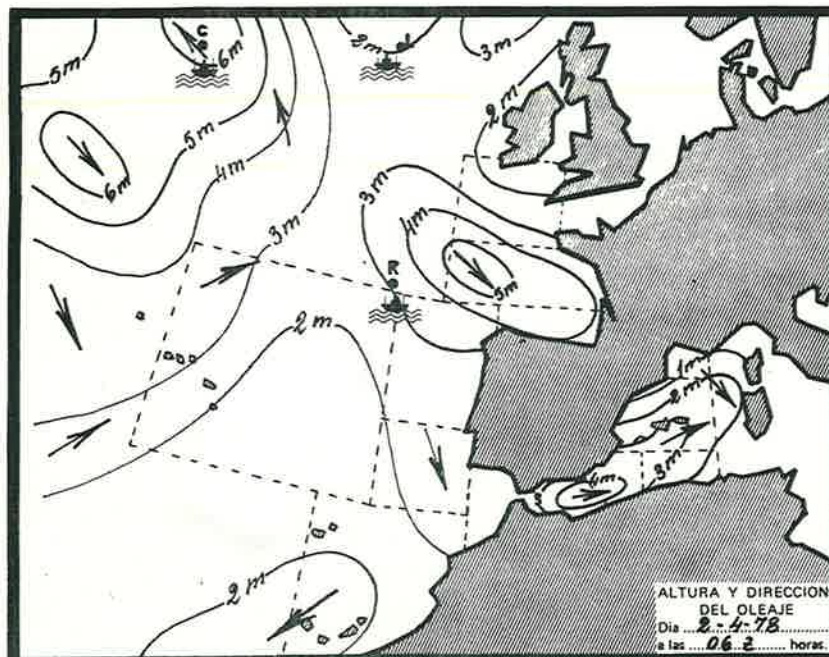
CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Aunque disminuyó —con respecto a marzo— el número de temporales registrados durante el pasado abril, todavía fueron —no obstante— relativamente frecuentes. Sobre todo en las zonas atlánticas y, dentro de ellas, entre los paralelos 44 y 50° N., el meridiano 12° W. y las costas occidentales europeas. Ello hizo, naturalmente, que la mar se mostrase relativamente encrespada.

El mapa de olas más significativo, a nuestro juicio, de cuantos —dos diarios— ha analizado la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología, es el que figura como mapa número 1 de los adjuntos y que, como observarán en el grabado, corresponde a las seis —hora Z— del día 2. En él aparece mar gruesa a muy gruesa (olas de tres a cinco metros) en las zonas de Vizcaya, Cantábrico y tercios septentrional de Finisterre y Sudoccidental de Gran Sol. Y mar gruesa de Poniente, con intervalos de muy gruesa, en Alborán, Palos y áreas de Argelia y Baleares. En las demás zonas de responsabilidad española no disminuyó la mar, por lo general, de fuerte marejada. Además ese día, se registró temporal de Poniente (que incluso se prolongó hasta finales del siguiente) en el Mediterráneo, sobre todo al W. del meridiano 8° E., por causa de una depresión de 992 mb., que se centraba en 40° N. - 4° E.

Del resto del mes son de destacar los siguientes días: el 15, con temporal del NW. en un radio de 100 millas alrededor de 43° N. - 05° E., provocado por una depresión de 996 mb. que aparecía en 43° N. - 10° E.; el 16, con temporal al N. del paralelo 45° N. y al W. del meridiano 20° W., por una depresión de 974 mb. en 54° N. - 36° W.; el 19, con temporal entre los paralelos 44 y 48° N. y los meridianos 10 y 24° W., por causa de dos depresiones de 1.000 mb. centradas, respectivamente, en 49° N. - 17° W. y en 57° N. - 21° W.; el 20, con temporal al N. del paralelo 45° N. y al W. del meridiano 15° W., por una depresión de 992 mb. en 51° N. 10° W.; el 22, con temporal de Levante en el Estrecho; el 23, con temporal del SE. en un radio de acción de 300 millas alrededor del punto 48° N. 7° W., provocado por una depresión de 988 mb. centrada en 52° N. - 22° W., y por fin, el día 26, con temporal de Poniente en la costa valenciana.

Pasando ya al capítulo de pronósticos para mayo, diremos —ante todo— que ya este mes se presenta como bastante encalmado, sin apenas temporales en nuestras zonas marítimas. Como apreciarán en el mapa número 2, a lo sumo se prevén tres días de temporal en Gran Sol, NW. de Vizcaya y S. de Canarias. Los vientos en aquellas serán del NW. y en esta última zona



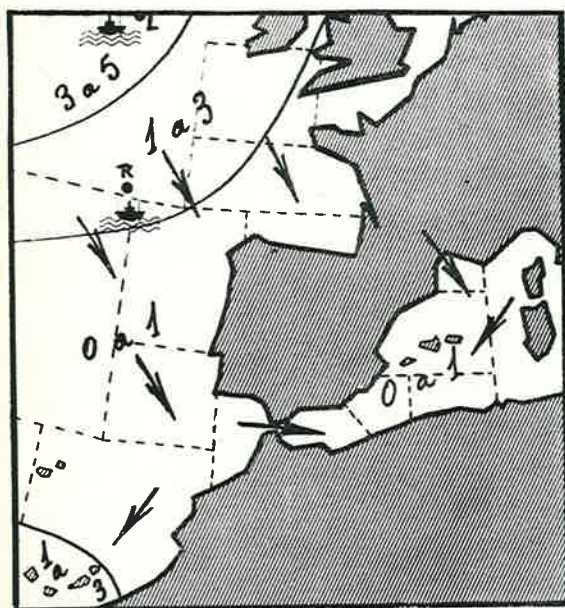
MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante el pasado mes de abril, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde, como observarán, a las seis —hora Z— del día 2. Los números de las isolinias, como siempre, expresan la altura —en metros— de las olas.

del NE. En las demás no se espera —en lógica— más de un día de temporal, con vientos predominantemente del NW. en las atlánticas y en el golfo de León, del NE. en Baleares y N. de Argelia y de Poniente en el resto del Mediterráneo.

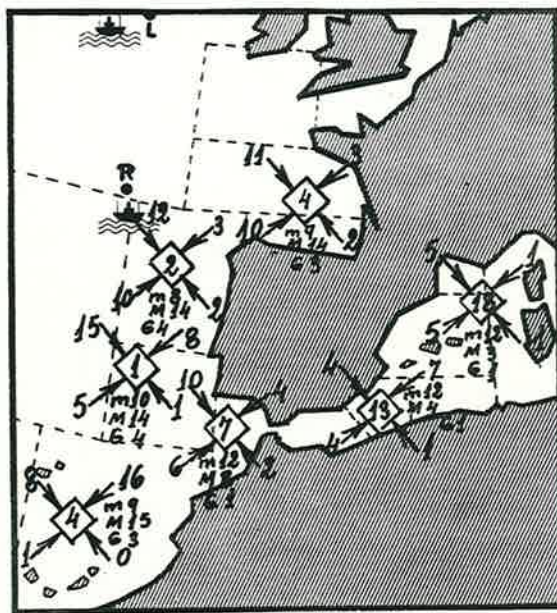
El mapa número 3 esquematiza el estado medio previsto de la mar y del viento para el presente mes de mayo. Como siempre, las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo indican la frecuencia (según el número que aparece junto a ellas) con que la mar provendrá del correspondiente cuadrante: N. a E. E. a S., S. a W. y W. a N. Por otro lado, la cifra que figura en el centro de cada rombo representa el número de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan hasta completar los treinta y uno que integran mayo, corresponden a direcciones confusas. Por otro lado —y 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 en adelante (cuatro metros o más), expresada por una "G". También aquí tienen validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección del viento: que los días que faltan —al sumar— hasta completar los treinta y uno que forman mayo corresponden a oleajes intermedios o confusos.

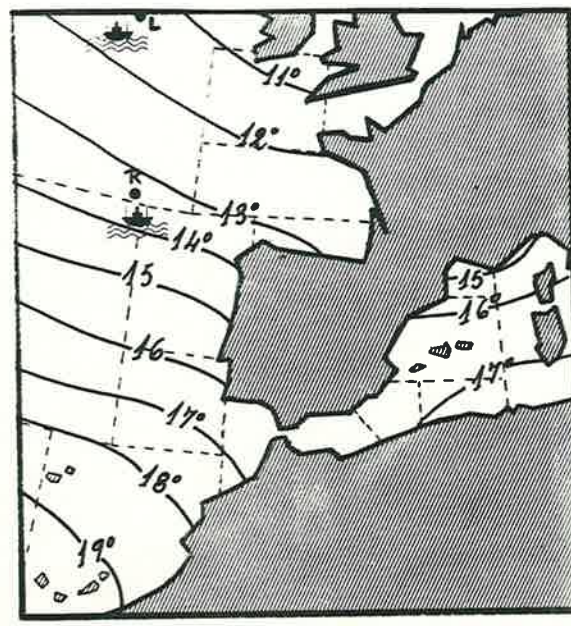
Para terminar, el mapa número 4 muestra bien claramente el reparto de las temperaturas medias superficiales del agua del mar (S. S. T.) previstas para este mes de mayo. En general ascienden muy ligeramente con respecto al pasado abril: un grado, no más, en todas las zonas. Lo que, por otro lado, resulta totalmente lógico, pues tampoco la temperatura media del aire se espera registre, en conjunto, ningún aumento realmente importante durante este mes. Y ya saben ustedes que la temperatura del agua del mar en superficie suele ser ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima. Solamente en verano —y no siempre— ocurre justamente lo contrario. ■



MAPA NUMERO 2.—Número previsto de días de temporal en nuestras zonas marítimas para el presente mes de mayo. Las flechas indican la dirección prevista de los vientos dominantes.



MAPA NUMERO 3.—Estado previsto del viento y de la mar para el mes de mayo actual en las zonas marítimas de responsabilidad española.



MAPA NUMERO 4.—Temperaturas medias previstas del agua del mar en superficie (SST) para el mes de mayo en curso. Las isolinias, como es norma obligada, van rotuladas en grados centígrados.



VIVIENDAS PARA TRABAJADORES DEL MAR

Vistas panorámica y parcial de las 448 viviendas
para trabajadores del mar,
que ha promovido el Instituto Social
de la Marina en el Polígono de Elviña, de La Coruña.