

REESTRUCTURACION DE LOS SERVICIOS CENTRALES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



GRANDES VELEROS:

Con espectacular concurrencia de embarcaciones, en las costas de Gotemburgo, el Rey Carlos Gustavo de Suecia presidió desde el "Visborg" (centro) la carrera de grandes veleros. En posición destacada de la foto, el noruego "Christian Radich", y algo más atrás, el ruso "Kruz Enshtern". Se calcula que acudieron a presenciar la ceremonia unas cien mil personas en quince mil embarcaciones de recreo.

Negociaciones con la CEE sobre pesca

TODAS LAS MIRADAS, PUESTAS EN BRUSELAS

ARRECIFES DE CORAL

Un mundo de brillantes colores, afilados salientes, múltiples sonidos, los arrecifes de coral son morada de millones de especies, tan variadas que pueden ser de piedra, de porcelana, de azúcar, de encaje, de pétalos, de concha, de esponja, en convivencia con peces y otros seres marinos de múltiples variedades. (Reportaje a color en páginas centrales.)

CAMBIOS DE DOMICILIO

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

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

COLABORACIONES ESPONTANEAS

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

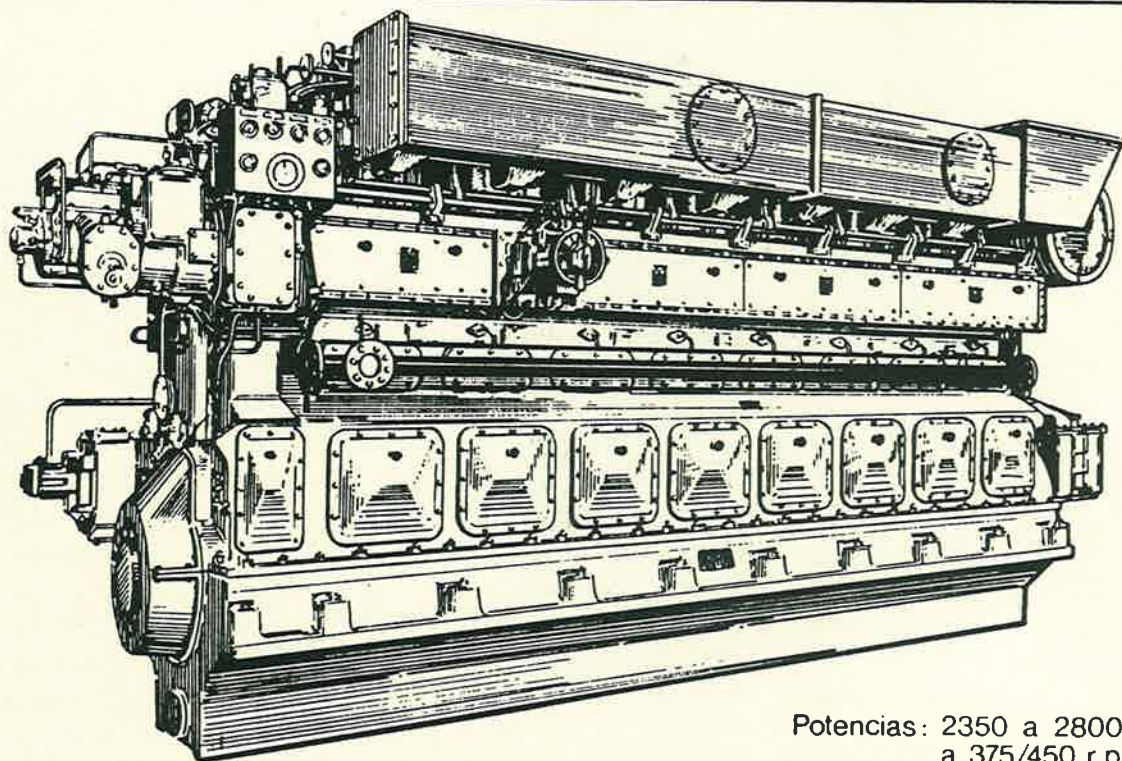
Creemos un deber por nuestra parte advertir que en línea con las normas que se siguen en todas las publicaciones del mundo, no podemos garantizar la publicación de las colaboraciones espontáneas ni mantener sobre las mismas correspondencia. Declinamos también, a su vez, cualquier responsabilidad sobre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

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

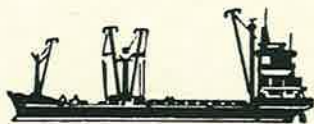
Pedidos (contra reembolso) al Gabinete de información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Un nuevo impulso en

MOTORES DIESEL MARINOS MAQUINISTA M-835



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



Buques de Cabotaje



Remolcadores



Roll-on/roll-off



Buques Pesqueros



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA, S.A.

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

Telegramas MAQUINISTA / Telex 5539 MAQUI / BARCELONA-30-

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

Editor:

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

Redacción y Administración:

Gabinete de Información y Publicaciones del Instituto Social de la Marina.

Génoa, 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 Chillida. Cartagena: Ricardo Urquidíguemes. Castellón: Antonio Fernández Suárez. Ceuta: José Luis Villaplana Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: Mario Otero Iglesias. La Coruña: José A. Sánchez Riera. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Juan A. Padrón Albornoz. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayos. 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 Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

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

Director:

Joaquín Vidal.

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

REESTRUCTURACION DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MADRID.—Por Orden Ministerial de Sanidad y Seguridad Social, de 28 de agosto de 1978, se reestructuran los servicios centrales del Instituto Social de la Marina. El texto íntegro de la mencionada disposición, que publicó el "Boletín Oficial del Estado" de 8 de septiembre dice así:

La experiencia adquirida desde la entrada en vigor de la Orden de 2 de enero de 1971, que reguló los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, unida a los profundos cambios en la problemática socio-económica del sector marítimo-pesquero y en las formas de asociacionismo sindical y profesional dentro del mismo, aconsejan modificar la referida Orden, para lograr, mediante un reparto más ajustado de las competencias que le son propias, no sólo que la estructura del Instituto en su esfera central resulte más acorde con las nuevas realidades, sino también reducir el número de unidades y Dependencias administrativas en que la misma se configura.

En su virtud, a propuesta de la Dirección General de Personal, Gestión y Financiación de la Seguridad Social, dispongo:

Artículo 1.º I. Los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, bajo la dependencia del Secretariado General, quedarán constituidos por la Vicesecretaría General, la Vicesecretaría Técnica y la Vicesecretaría de Asistencia y Promoción.

Asimismo, y conservando su personalidad jurídica independiente y patrimonio propio, formará parte orgánicamente de los Servicios Centrales, la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo.

II. Los Servicios de Intervención y de Estudios y Documentación y el Gabinete de Información funcionarán en directa dependencia de la Secretaría General.

III. La Secretaría administrativa de los órganos colegiados de gobierno de ámbito nacional recaerá en el jefe del Servicio de Estudios y Documentación.

Art. 2.º La Vicesecretaría General quedará integrada por los siguientes Servicios: Jurídico, Económico, de Delegaciones e Inspección y Administrativo y de Personal, así como por el Gabinete de Informática.

Art. 3. La Vicesecretaría Técnica estará constituida por los Servicios siguientes: Generales de la Seguridad Social, de Prestaciones Económicas y de Prestaciones Sanitarias.

Art. 4.º La Vicesecretaría de Asistencia y Promoción comprenderá el Servicio de Fomento Social, el de Empleo y

Relaciones con Asociaciones y Entidades del Sector y el Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero.

Art. 5.º Los vicesecretarios general, técnico y de Asistencia y Promoción serán nombrados por el ministro de Sanidad y Seguridad Social, a propuesta del presidente del Instituto.

El vicesecretario general sustituirá al secretario general del organismo en casos de incompatibilidad, ausencia, enfermedad o vacante.

DISPOSICION FINAL

Se faculta a la Dirección General de Personal, Gestión y Financiación para resolver las cuestiones que pudieran plantearse en la aplicación y desarrollo de la presente Orden, cuya entrada en vigor comenzará a partir del día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 26 de agosto de 1978.

SANCHEZ DE LEON

Ilustrísimos señores subsecretario del Departamento y directores generales de este Ministerio. ■

Nombramientos en el ISM

DON JAIME ALTOZANO, VICESECRETARIO GENERAL, Y DON JOSE BRUNO OTERO, VICESECRETARIO DE ASISTENCIA Y PROMOCION

MADRID.—Por Orden Ministerial de Sanidad y Seguridad Social, que publicó el "Boletín Oficial del Estado" de 9 de septiembre último, han sido efectuados los siguientes nombramientos en el Instituto Social de la Marina: don Jaime Altozano Moraleda, vicesecretario general; don José Bruno Otero Deus, vicesecretario de Asistencia y Promoción.

El señor Altozano sustituye en el cargo a don Gerardo Harguindey Banet, el cual había sido nombrado con anterioridad subsecretario de Trabajo. El cargo de vicesecretario de Asistencia y Promoción es de nueva creación, según informamos en estas mismas páginas.

Los dos nuevos vicesecretarios pertenecen al cuerpo técnico del Instituto Social de la Marina. Hasta su nombramiento, el señor Altozano desempeñaba el cargo de jefe del gabinete de Estudios, y el señor Otero el de jefe del servicio de Asistencia Sanitaria a Bordo y en el Extranjero. Anteriormente había sido delegado provincial del organismo en Vigo. ■



Don Jaime Altozano.



Don José Bruno Otero.

UNA ORGANIZACION FUNCIONAL, DE ACUERDO CON LAS ACTUALES NECESIDADES DEL SECTOR

La Orden Ministerial que establece una nueva estructura en los Servicios Centrales del Instituto tiene como fin adecuar sus órganos a la nueva realidad que ofrecen sus actuales funciones, y a la importancia que, dentro del contexto general, abarca cada una.

Especial cuidado se ha tenido en que ello no lleve aparejada una inflación burocrática, sino que, por el contrario, se ha procurado

distribuir las competencias manteniendo el nivel directivo en la misma proporción, e incluso reduciendo en uno el número de cargos, con una disminución del gasto respecto a la estructura anterior, a pesar del aumento de las funciones que quedan absorbidas en una distribución más correcta.

Las tres Vicesecretarías se orientan a la agrupación de las competencias actuales en

tres grandes grupos, el primero de los cuales debe ordenarse con un criterio unitario, y que queda confiado a la Vicesecretaría General, en tanto que los otros dos grupos deben netamente separarse, según que respondan a los cometidos específicos de la Seguridad Social, que quedan adscritos a la Vicesecretaría Técnica, o se refieran a las restantes actividades

(Pasa a la pág. siguiente)

UNA ORGANIZACION FUNCIONAL, DE ACUERDO CON LAS ACTUALES NECESIDADES DEL SECTOR

(Viene de la pág. anterior)
tuitivas al servicio del sector marítimo-pesquero, las cuales se agrupan bajo la rúbrica de la Vicesecretaría de Asistencia y Promoción.

Conservando su personalidad jurídica independiente y su propio patrimonio, la Mutua Nacional sigue formando orgánicamente parte de los Servicios Centrales del Instituto.

La Vicesecretaría General engloba los siguientes Servicios y Gabinete:

- a) Jurídico.
- b) Económico.
- c) De Delegaciones e Inspección.
- d) Administrativo y de Personal.
- e) Gabinete de Informática.

Quedan fusionados la antigua Sección de Delegaciones Provinciales y Locales y la Inspección General de Servicios Administrativos, a fin de ejercer una más ágil función de control de los órganos periféricos.

Se crea el Gabinete de Informática, que corresponde a las actuales exigencias y a la necesaria coordinación con las restantes entidades del sistema de la Seguridad Social.

La Vicesecretaría Técnica agrupa los siguientes Servicios:

- a) Generales de la Seguridad Social.
- b) De Prestaciones Económicas.
- c) De Prestaciones Sanitarias.

En el Servicio de Prestaciones Económicas quedan fusionados los anteriores de Prestaciones Inmediatas y de Pensiones.

En el de Prestaciones Sanitarias, el antiguo de Asistencia Sanitaria y la Inspección General de Servicios Sanitarios.

La nueva Vicesecretaría de Asistencia y Promoción queda constituida por los siguientes Servicios y Gabinete:

- a) Fomento Social.
- b) De Empleo y Relaciones con Asociaciones y Entidades del Sector.
- c) Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero.

Conserva sus anteriores cometidos, ajenos a la Seguridad Social el Servicio de Fomento Social y se crea un nuevo Servicio: el de Empleo, que tendrá a su cargo las oficinas creadas con la finalidad de atender las demandas del sector en este campo, al propio tiempo que se sirve a las nuevas competencias derivadas del concierto firmado con SEAF-PPO. En este Servicio se da cauce a las relaciones con el sector, de acuerdo con la actual normativa de asociacionismo sindical y Cofradías. En lógica correspondencia, desaparece la Oficina de Enlace con la Organización Sindical.

Se crea el Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero, donde quedan englobadas todas aquellas actividades del Instituto que se ejercen fuera del soporte territorial y que ha parecido conveniente agruparlas en un solo órgano, que atienda las especiales características de movilidad de nuestro colectivo.

Sin perjuicio de esta distribución de competencias en los tres grandes grupos que quedan definidos por las tres Vicesecretarías del Instituto, estarán directamente vinculados a la Secretaría General el Gabinete de Información, el Servicio de Intervención y el Servicio de Estudios y Documentación, el cual englobará, refundidos, el anterior Gabinete de Estudios y la Secretaría de Actas. ■

En Bruselas (fecha de cierre de la presente edición), se negocia un acuerdo-marco con la Comunidad Económica Europea (CEE) que solucione el problema pesquero del Cantábrico. Las licencias con que cuentan nuestros barcos para faenar en las aguas de la Comunidad son muy escasas en relación con el volumen de nuestra flota que tradicionalmente hace allí sus capturas. Los apresamientos de buques son, en cierto modo, numerosos, y fuertes las sanciones. Y hay posibilidad de recrudecimiento de estas medidas por parte de los países comunitarios, según pudo detectarse en la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, hasta el punto de que cursó un telegrama circular aconsejando el regreso inmediato de todos los barcos que carecieran de licencia.

Negociaciones con la CEE después de unas jornadas de gran preocupación

TODAS LAS MIRADAS, PUESTAS EN BRUSELAS

La bomba estalló el 19 de agosto. Un telegrama firmado por el director general de Pesca, que iba dirigido a armadores, directores de puertos y cofradías de pescadores del Cantábrico, daba cuenta de que debían retornar todos los barcos que no poseyeran licencia, dentro de un plazo que finalizaba a las cero horas del día 22 del mismo mes.

El revuelo fue enorme, y también la confusión, de tal manera que algunos medios de difusión, al divulgar la noticia, la interpretaban como un plazo dado por la propia CEE. En círculos pesqueros hubo desde perplejidad hasta temor a un inminente desastre, y aunque, por estar en tiempo veraniego, era época de vacaciones, inmediatamente se concertaban entrevistas entre representantes de los intereses pesqueros y del Gobierno, que se celebraron en Madrid y a principios de la semana siguiente.

—La verdad —nos dice en Pasajes el señor Lasa, en calidad de portavoz de la Agrupación de Armadores de Pesca de Altura— es que, a nuestro entender, no pasa nada. Es decir, si pasa: que estamos tan mal como antes”.

—¿Pero no ha empeorado la situación estos últimos días?

—Que nosotros sepamos, no. Nos apresan barcos y pagamos las multas, es cierto; pero ni más ni menos que tiempos atrás. De manera que si nos ordenan regresar a puerto, lo haremos, pero no vemos muy claro el sentido de esta medida. A no ser que se vaya a una solución global y definitiva del

problema, en cuyo caso, bien venida sea.

Don Víctor Portu, en Ondárroa, era de la misma opinión. Unos días antes, ondarreses y pasaitarras habían celebrado una reunión para estudiar el contenido del telegrama de la Dirección General de Pesca, y si bien había disenso respecto a la conveniencia de ordenar el regreso a sus flotas respectivas, se acordó posponer toda decisión a la celebración de las reuniones de Madrid entre representantes de los pescadores y Gobierno.

LONDRES, AL FONDO

El recrudecimiento de medidas por parte de Irlanda se veía venir, no por súbita y unilateral intención por parte de este país, sino por el conflicto entre irlandeses e ingleses respecto a la cuestión del arenque. Este —según medios pesqueros gallegos— sería el desencadenante de la nueva situación. Parece ser que Londres había denunciado a la CEE la actitud permisiva de Dublín respecto a los barcos pesqueros españoles (más del 75 por 100, gallegos), a quienes tradicionalmente no ha molestado —se habla de un “pacto entre caballeros”—, siempre que no faenaran dentro de las cinco millas costeras.

Pero otro aspecto de la cuestión es que si bien la flota gallega entraba, por esta razón, en una etapa que podríamos calificar de “dura”, no ocurría lo mismo con los pescadores vascos, toda vez que éstos, en su inmensa mayoría,

faenan en aguas francesas y allí la situación es la de siempre.

Tanto los señores Lasa como Portu nos subrayaron su asombro por ciertas circunstancias que han rodeado al problema a partir del telegrama de la Dirección General de Pesca. Por ejemplo, el ya mencionado de que algunos medios atribuyeran a la propia CEE la orden de retirada de los barcos. Por ejemplo, que se hubieran divulgado unos acuerdos inexistentes a raíz de la reunión Ondárroa-Pasajes.

—¿Quién ha dicho que se bloquee Gibraltar o que vamos a organizar piquetes para impedir la entrada por la frontera con Francia del pescado de importación? Porque de esto no hemos hablado ni media palabra. Alguien ha querido abultar este caso; en este momento, sólo podemos decir que ignoramos las razones, aunque si se trata de que el Gobierno y el país todo tomen conciencia del problema, bueno está.

Lo malo será —y esta observación hicimos en Ondárroa y Pasajes— que la alarma llegue a los propios centros de decisión de la CEE, con matices de escándalo, pues podría provocar una reacción en los Parlamentos respectivos.

—Sí; eso sería muy malo, y la verdad es que lo tememos”.

REUNION URGENTE EN LA MONCLOA

A todo esto, el lunes 21 de agosto, el presidente del Gobierno convocaba en el palacio de la Moncloa una reunión



Puerto de Vigo, en el pasado mes de agosto. Los tripulantes descargan sus barcos, al regreso de las aguas comunitarias. En aquellos momentos, la situación era de gran preocupación, que ahora adquiere giros de esperanza ante las negociaciones de Bruselas. (Foto: EUROPA PRESS.)

urgente con los ministros de Asuntos Exteriores, Comercio, Transportes y Comunicaciones y Relaciones con las Comunidades. La expectación enorme que despertó esta reunión se tradujo en que un considerable número de periodistas se congregara en los alrededores de palacio, en busca de la noticia. El ministro de Transportes y Comunicaciones manifestaba en rueda de prensa: "Ante todo, quiero señalar que no aceptamos el límite de 121 licencias provisionales concedidas por la CEE. El Gobierno español procederá a un relanzamiento de las negociaciones del acuerdo pesquero con la Comunidad (se refería a los contactos que ya se han iniciado en Bruselas este mes de septiembre) y habrá nuevas conversaciones con los países europeos implicados, procediéndose, además, a una reestructuración de la flota pesquera en orden a su mejor utilización".

Aún añadiría el ministro que el Gobierno emprenderá una ofensiva diplomática de negociaciones y acuerdos con países de África y América que disponen de caladeros útiles para nues-

tra flota. "Si fuera necesario —dijo—, acudiríamos al mecanismo de concesión de licencias de importación en orden a reducir la entrada de pescado extranjero en nuestro país". Y concluyó: "En síntesis, la postura española es de enérgica defensa de los intereses pesqueros españoles en la CEE y de negociación de nuevos caladeros".

Por lo que se refiere al plan de reestructuración de la flota y a pregunta de un periodista, el ministro dijo que ya está preparado en su Departamento y será presentado a un próximo Consejo de Ministros.

ERAN INMINENTES LOS APRESAMIENTOS

Siguieron días de tensión en los puertos afectados. Diversos partidos políticos hicieron públicos comunicados en los que criticaban la política pesquera del Gobierno, y alguno la orden de regreso de las flotas. El miércoles día 23, el subsecretario de Pesca celebraba una reunión con los armadores de Galicia y del Cantábrico para estu-

diar diversas alternativas de solución al problema. El subsecretario manifestó a los periodistas al término de la misma, que la medida de pedir a los pesqueros que regresaran a sus bases se fundamentó en una comunicación telefónica desde Irlanda, la cual advertía de que era inminente el apresamiento masivo de pesqueros que faenaban sin licencia en estas aguas.

Al día siguiente, el ministro de Transportes y Comunicaciones celebraba una entrevista informal con los informadores de prensa, a quienes hizo saber que acababa de establecer contacto con el ministro de Asuntos Exteriores de la República Federal Alemana, que es el presidente en ejercicio del Consejo de Ministros de las Comunidades, sobre la crisis que afecta al sector pesquero en el Norte de España, el cual prometió que gestionaría cerca de la CEE que se reanude a la mayor brevedad la negociación de un acuerdo marco con España. Añadió el ministro español a los periodistas que se estaban realizando gestiones diplomáticas en Dublín, Londres y París.

ES NECESARIO MANTENER LA FLOTA EN LA MAR

El mismo día 24, el ministro de Transportes, el subsecretario de Pesca y los representantes de armadores del Norte y Noroeste, celebraban una reunión en Madrid, al término de la cual hicieron públicas las siguientes conclusiones de lo tratado:

1. El interés de los armadores, de los trabajadores y en definitiva el interés nacional de abastecimiento, hacen necesario mantener en el mar la flota pesquera de altura del Norte y del Noroeste, con objeto de lograr las capturas posibles de pescado.

2. El contencioso pesquero que enfrenta a España y a los países de la CEE tras el establecimiento de sus aguas jurisdiccionales en el límite de las 200 millas, no tiene otra solución que la negociación de un acuerdo en el que se armonicen los intereses y las necesidades de todas las partes interesadas. Por ello se reiterará a la CEE, por los cauces diplomáticos, la necesidad de reanudar las negociaciones ya man-

(Pasa a la pág. siguiente)

TODAS LAS MIRADAS, PUESTAS EN BRUSELAS

(Viene de la pág. anterior)

tenidas los últimos meses y de superar las diferencias existentes, con objeto de normalizar la situación pesquera y evitar este permanente foco de tensión.

3. España no ha renunciado a los derechos de pesca en aguas de los países de la Comunidad, que se derivan del acuerdo de Londres de 1964 y del acuerdo con Francia de 1967. El número

mero de licencias provisionales para pesca de altura concedido por la CEE ha sido considerado en todo momento insuficiente.

4. Para coordinar la acción de defensa jurídica de los armadores, ante los apresamientos de barcos ya habidos o los que pueda haber, la Administración prestará a los armadores asistencia jurídica oficial con base en los tratados

internacionales pesqueros suscritos por España.

5. Con objeto de optimizar las capturas de pescado y reducir en lo posible los riesgos de enfrentamientos con las autoridades de los países de la CEE, los armadores realizarán una coordinación de la distribución de la flota y de su actividad, aun cuando parte de la flota deba faenar por fuera

de las zonas reservadas por los países de la CEE.

6. La aplicación de los créditos extraordinarios establecidos por la Ley 24/1978, de 26 de mayo, para ayuda a la flota pesquera del Norte y Noroeste de España, tendrán en cuenta los quebrantos producidos a los barcos por paralización obligada de su actividad. Los armadores aceptan los criterios de aplicación que establezca el ministro de Transportes y Comunicaciones, a la vista de la evolución de la actividad pesquera.

7. Es necesario potenciar los órganos de la administración pesquera, para el mejor tratamiento de la problemática actual, y considerar la reestructuración del sector, ya estudiada por la Administración, con intervención de los sectores empresarial y laboral afectados.

Los armadores de los puertos del Norte y Noroeste, de acuerdo con estas conclusiones y con las medidas adoptadas por el Gobierno, programarán la salida de la flota al mar.

EL PROBLEMA NO ESTA RESUELTO

El día 26, los barcos gallegos que habían regresado a puerto (los vascos no lo llegaron a hacer) volvían a los caladeros del Gran Sol. "Pero el problema no está resuelto" —manifestaba el presidente de la Asociación de Armadores de Buques Pesqueros de La Coruña—. Y el gerente de la Coooperativa de Armadores de Vigo decía: "Lo único solucionado es una coyuntura ante el recrudecimiento de la crisis del Gran Sol, pero el problema no está solucionado".

Por su parte, los sindicatos pesqueros mantenían una actitud de cautela, y SMG, UGT, CCMM, SLMM y SPG, en un comunicado conjunto, señalaban que los acuerdos alcanzados en la reunión de Madrid "no representan ninguna solución ni a corto ni a largo plazo, contribuyendo a aumentar la inseguridad en los puestos de trabajo del sector". E insistían en la necesidad de que los sindicatos marineros tengan protagonismo en las conversaciones con el Gobierno, pidiendo la urgente transmisión de competencias en materia de pesca a la Xunta de Galicia.

Finalmente, el director general de Pesca, don Gonzalo Vázquez, declaraba en Vigo: "La solución concreta para los grandes problemas del sector está en su reestructuración. El problema del Gran Sol no está resuelto. La única solución que se ha dado ha sido la menos mala dentro de una serie de ellas que se habían estudiado".

La hora presente, al cierre de la edición, es de inquietud, pues el optimismo se entremezcla con el temor ante las negociaciones con la CEE. Todas las miradas están puestas en Bruselas. La esperanza permanece aún abierta. ■

JOAQUIN VIDAL.

FELIZ REGRESO con las bodegas llenas

radares
radiogoniómetros
sondas sonar
navegación por satélite

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S. A.

Claudio Coello, 50. Madrid-1/Teléf.: 225 74 83 Telex: 22884 MOCUR-E

O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles.

FURUNO®
SU SEXTO SENTIDO

La demostración de las operaciones de rescate despertó gran expectación en Santa Eugenia de Ribeira.

En la fotografía superior, el helicóptero del SAR transporta a uno de los naufragos después de haberlo sacado del agua.



Conferencia sobre seguridad marítima

"ES INADMISIBLE QUE LAS VÍCTIMAS DEL MAR AUMENTEN CADA AÑO"

SANTA EUGENIA DE RIBEIRA.—El profesor de la Escuela Oficial de Náutica de La Coruña, don Jesús Reiriz Basoco, pronunció recientemente una conferencia en el Liceo Marítimo en torno a la "Supervivencia en la mar". El centro del tema tratado por el profesor Reiriz fue "lo inadmisibile que es el que las víctimas del mar aumenten cada año cuando existen procedimientos de salvamento modernísimos". A continuación manifestó:

"Mi inquietud por la seguridad marítima comenzó en mi más tierna infancia, ya que soy oriundo de esta tierra, que tanto sabe de tragedias, incertidumbres, lutos y temporales. En ella, las aguas, presididas por el faro de Corrubedo, sobre el tenebroso océano, cada año cobran su tributo a los que revoltean aguas adentro para sacar de sus entrañas el sustento diario". "Pero el mar —prosiguió— alarga sus asesinos brazos a toda su inmensidad, esperando taimadamente un descuido, una imprudencia del navegante, para hacerse con sus presas, y de ahí el viejo refrán marinero: de navegar prevenido, nadie se ha arrepentido. Por-

que de nada valen las recomendaciones emanadas de organismos documentados, como el IMCO, ni nuestras modestas reflexiones, si el hombre de mar no actúa con prudencia y si las tripulaciones no están debidamente formadas. Los conocimientos no nacen por generación espontánea, sino que se forjan en la buena enseñanza, en la experiencia, en la previsión, en el adiestramiento y en el sentido de la responsabilidad". "Es obvio —continuó— que, mientras la mar exista, habrá hombres de mar e inevitablemente naufragos, pero lo que es inadmisibile es que

(Pasa a la pág. siguiente)

SEGURIDAD MARITIMA

(Viene de la pág. anterior)

las víctimas aumenten cada año, habida cuenta de los modernísimos procedimientos de localización, salvamento y rescate. En principio, todos los naufragos pueden salvarse".

Se refirió a continuación, el profesor Reiriz, a la importancia de tener una voluntad férrea y conocer las técnicas de supervivencia, que es —dijo— la fuerza más grande de la Naturaleza.

LA MUJER SOBREVIVE MEJOR

Aseguró que los aparentemente débiles dan, a veces, la sorpresa de sobrevivir en mejores condiciones finales que los vigorosos. "Curiosamente, las mujeres —continuó— resuelven mucho mejor los graves problemas que puede presentar una situación de supervivencia. Sin duda por su mejor autocontrol, resisten mejor al frío —al tener más grasa bajo la piel— y se deshidratan más lentamente. Tienen hasta la ventaja de flotar con la cara hacia arriba".

LA SEGURIDAD NO DEPENDE SOLO DE LA TRIPULACION

Sobre los enemigos del naufrago, el profesor Reiriz dijo que, mientras exista la esperanza, por remota que sea, de que el buque se mantendrá a flote, nunca debe abandonarse, pues, aun en precarias condiciones de flotabilidad, es el lugar más seguro mientras se espera la ayuda solicitada por radiotelegrafía o radiotelefonía.

"Cuando el hundimiento se haya consumado, y los naufragos a bordo de los botes y balsas salvavidas hayan quedado a merced de los elementos y abandonados a sus propias fuerzas, a lo que ellos solos, con mar y cielo por testigos, puedan hacer para resolver los problemas que se les presentarán si no son localizados antes de cinco días, procurarán agrupar las embarcaciones para facilitar la localización y para ayudarse moralmente entre sí".

Por último pidió a navieros y armadores, como responsables de la rentabilidad de sus inversiones, no olvidaran que ésta será tanto mayor cuanto más seguros resulten sus buques, y que la seguridad no depende solamente de las tripulaciones.

Pidió a los marinos, los que exponen en realidad su vida, tomar conciencia de que navegar con seguridad está en sus manos más que en las de los demás, y que de su interés, formación, actos y voluntad, depende su vida, su bienestar y el de sus familias.

A los aseguradores, que negocian con

el riesgo del mundo marítimo, les dijo que sólo obtendrán beneficios en la medida en que eviten o aminoren las consecuencias de dichos riesgos, y a la Administración, como rectora y coordinadora de toda esa comunidad marítima, le recordó que está obligada a velar y proteger la vida y economía de sus administrados por todos los medios a su alcance.

El conferenciante, que fue muy aplaudido por el nutrido auditorio, invitó a continuación a todos los asistentes a un coloquio, aprovechando también la presencia de la tripulación del helicóptero del SAR y del capitán Trigo, de la "Blanca Quiroga", y suya.

SUPUESTO RESCATE

Al finalizar el animado coloquio, los asistentes se dirigieron a la zona del muelle, donde había tomado tierra el helicóptero del SAR, con base en Alvedro (La Coruña), y la "Blanca Quiroga", de la Cruz Roja del Mar, para comenzar los simulacros de salvamento.

El supuesto consistió en la localización y rescate de unos naufragos, procedentes de un siniestro acaecido en las proximidades de las piedras del Peirao.

Hacia allí se dirigió a toda máquina la "Blanca Quiroga", de la Cruz Roja del Mar, con base en La Coruña, y el helicóptero del SAR. Tras el oportuno rastreo, fueron avistados los dos naufragos, que se suponía desaparecidos, uno sobre dichas rocas y el otro nadando con dificultades hacia ellas.

La "Blanca Quiroga" se hizo cargo del rescate del que estaba sobre las rocas, y el helicóptero, del que se encontraba en el agua nadando con dificultad.

La "Blanca Quiroga" tendió un andarivel, maniobra que fue seguida con curiosidad creciente por el público concentrado a lo largo del muelle y en la playa, y en forma rápida y segura, el naufrago fue llevado a bordo de la embarcación de la Cruz Roja del Mar.

Por su parte, el helicóptero del SAR se situó en la vertical del naufrago que se encontraba en el agua y procedió al arriado de un cinturón de rescate que iba afirmado al cable de su polipasto de salvamento. Poco después y espectacularmente, salió del agua el naufrago, aproximándose al helicóptero a medida que éste iba cobrando cable con su polipasto de salvamento. Instantes después, el naufrago estaba a bordo del helicóptero.

Maniobras, ambas, que fueron realizadas sin novedad y totalmente sincronizadas, tal y como había explicado el profesor Reiriz Basoco tras el coloquio que siguió a su disertación sobre el tema "Supervivencia en la mar". ■



Detalles de las operaciones de salvamento, que llevaron a cabo conjuntamente el "Blanca Quiroga" y un helicóptero del SAR.





Casa del Mar de Almería.

REALIZACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, EN LA COSTA

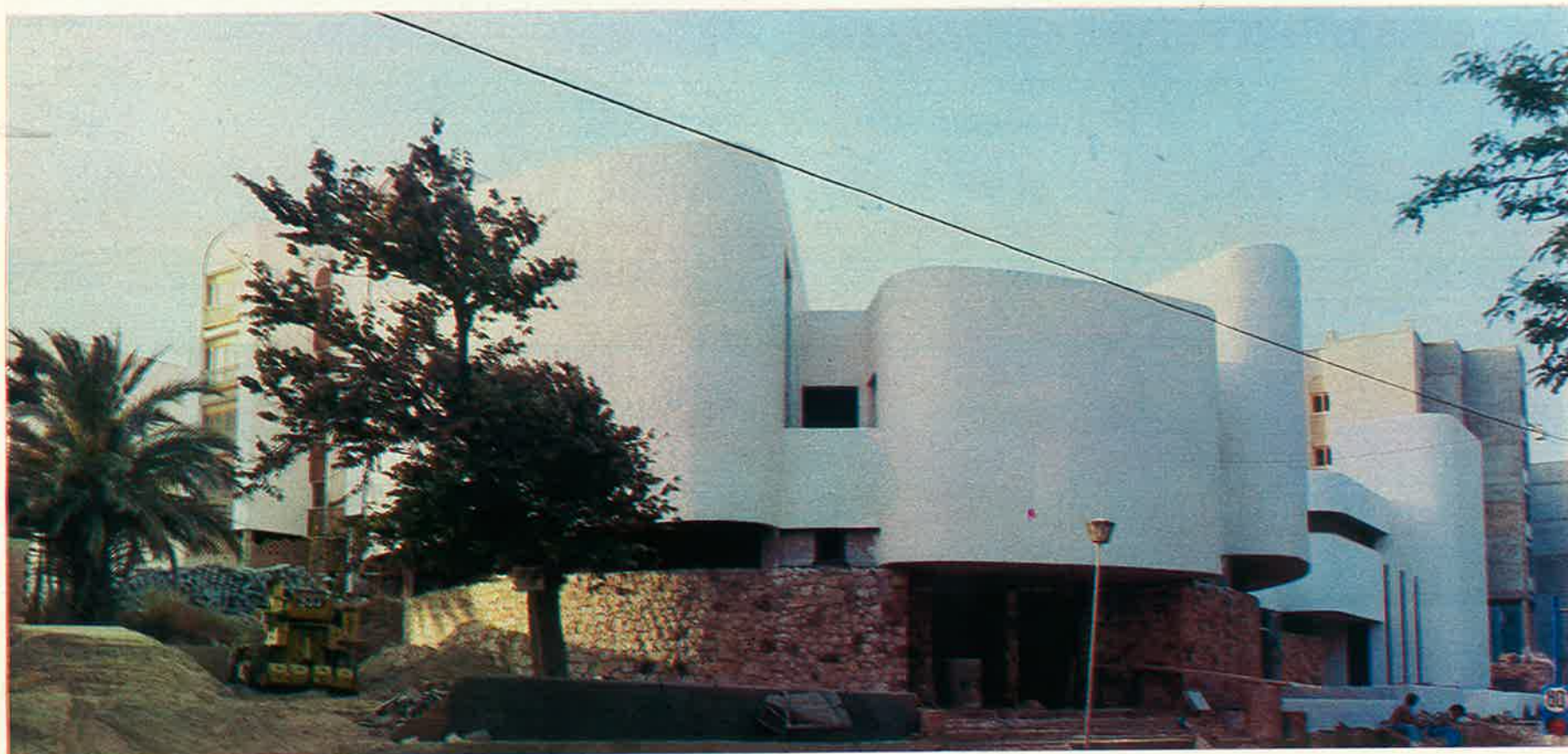
Como hemos venido haciendo en ediciones anteriores, continuamos en esta página la publicación de nuevas realizaciones del Instituto Social de la Marina en la costa.



Casa del Mar de Lanzarote.



Casa del Mar de Cillero.



Casa del Mar de Tarifa (Cádiz).



GRANDES VELEROS.—Arriba, el "Christian Radich", durante la regata de grandes veleros en los fiordos de Oslo, de la que publicamos otra fotografía en la portada de la revista. (EUROPA PRESS.)



CINE DE LA MAR.—Cartel anunciador de la VII Semana Internacional de Cine Naval y del Mar, que se celebrará en Cartagena (España) del 6 al 11 de noviembre próximos. En la edición de 1977 ganaron trofeos, entre otras, las siguientes películas: "Marinas" (premio especial), de España; "Cari Mostri del Mare", Italia (mejor largometraje); "Sinfonía en abstracto", España (mejor cortometraje), y "Norsee ist Mordsee", Alemania (mejor fotografía).



NUEVO "HOVERCRAFT".—En el puerto de Boulogne, el nuevo "hovercraft" francés "Ingeniero Jean Bertin", que hará la ruta del canal de la Mancha. Tiene capacidad para transportar 400 pasajeros y 55 coches y empleará cuarenta minutos en la travesía. (EUROPA PRESS.)

Aprobadas en Consejo de Ministros

AYUDAS FINANCIERAS PARA EL SECTOR NAVAL

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 25 de agosto se aprobaron ayudas financieras a los grandes astilleros y medidas de apoyo a la construcción naval, a propuesta del titular del Ministerio de Industria y Energía.

“Dentro del marco global de soluciones que el Gobierno está adoptando con objeto de afrontar la gravísima crisis del sector naval, y que se han iniciado con el ajuste paulatino de la capacidad de producción de los grandes astilleros en el marco del acuerdo que fue suscrito por las empresas y las centrales sindicales con la intermediación del Gobierno el pasado mes de julio, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 25 de agosto, ha acordado remitir a las Cortes un proyecto de Ley con ayudas financieras para los grandes astilleros.

En efecto, el proceso de reducción de capacidad y las acciones de diversificación y especialización iniciadas, no podrían llevarse a término sin un saneamiento financiero que sirva para atajar el deterioro patrimonial de los grandes astilleros, así como para corregir el déficit actual y dotar a estas empresas de la fluidez mínima necesaria para garantizar su supervivencia. Con este objeto, y dado el carácter básico de la industria naval y la participación del sector público en los grandes astilleros, el proyecto de Ley que se remite a las Cortes prevé ampliar el capital de Astilleros Españoles, S. A., en 6.300 millones de pesetas y el de Astano en 3.500 millones de pesetas. Asimismo, se propone conceder un crédito oficial a largo plazo a la Empresa Nacional Bazán hasta un total de 3.000 millones de pesetas.

Por otra parte, la contratación de nuevos pedidos

que venía descendiendo desde hace varios años, ha llegado a cifras excesivamente bajas en relación a otros países, lo cual amplifica la gravedad de la crisis naval en España, y pone en peligro el mantenimiento de la actividad mínima de la industria naval prevista en el programa de reducción de capacidad que alcanza a ser de un 50 por 100 para los buques mercantes en los grandes astilleros. En este sentido, el Gobierno entiende que, ante las circunstancias sumamente excepcionales de la actividad naval, deben adoptarse con carácter extraordinario unas medidas de apoyo a la demanda, al igual que se ha hecho en otros países. Con este objeto, y dadas las interrelaciones internacionales de la actividad marítima, el Gobierno ha aprobado un Real Decreto por el que se fijan tipos de interés para los contratos con armadores nacionales que los equiparen a las construcciones para el mercado de exportación.

Asimismo se establece en este Real Decreto la autorización al Instituto de Crédito Oficial para aumentar con carácter excepcional la participación actual de crédito oficial en las construcciones de más de 8.000 trb., así como un período de carencia de hasta dos años para el reembolso del capital del préstamo concedido.

Con esta medida se procede a dar pasos de gran importancia para permitir, mediante un esfuerzo colectivo, superar la crisis de la construcción naval”.

Madrid

POCA PARTICIPACION NAVAL ESPAÑOLA EN EL COMERCIO EXTERIOR

MADRID.—La participación de la flota española en el comercio de carga general suma un 23 por 100 en los tráficos de importación y el 28 por 100 en los de exportación, lo que indica que la participación naval española en el comercio exterior es escasa.

Si se tiene en cuenta que los buques de carga general llevan normalmente otras cargas a granel y especiales, la participación de la flota española se reduce hasta un 17,7 por 100 en las importaciones y un 17,1 por 100 en las exportaciones españolas.

El sector naval español, por su volumen global, ocupa el puesto 13 dentro de las flotas mundiales. La flota petrolera ocupa el puesto 12 a escala mundial y la de carga seca el 19.

En el año 1977 el sector daba, deducido de la balanza de fletes, un saldo negativo de 16.800 millones de pesetas.

En España existen, dentro de la Marina Mercante, 26 compañías navieras en el sector de líneas regulares internacionales, además de tres empresas que se dedican al transporte de cargas secas y líquidos a granel.

ESTATUTOS DE AUTONOMIA PARA LOS PUERTOS DE BILBAO, BARCELONA Y VALENCIA

MADRID (Redacción).—En el Consejo de Ministros, celebrado el pasado día 25 de agosto, se aprobaron los Estatutos de Autonomía de los puertos de Bilbao, Barcelona y Valencia, a propuesta del ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

“Según los estatutos, los puertos autónomos son entidades públicas sujetas en su actividad al derecho privado y gozarán de una personalidad jurídica independiente de la del Estado. No estarán sujetos a la Ley de Entidades Estatales autónomas, ni a la de contratos del Estado, pero sí deberán cumplir la Ley de Régimen Financiero de Puertos Españoles, así como el título II de la Ley de Juntas del Puerto.

Los puertos autónomos se regirán por un Consejo de Administración, con el que colaborarán las comisiones delegadas y un Consejo Asesor. El Consejo de Administración tendrá 18 miembros, de los cuales tres pertenecerán a los entes preautónómicos; en el Consejo estarán representados la administración lo-

cal, los sectores económicos y el personal del puerto. El presidente del mismo será nombrado por Decreto a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

La concesión de los Estatutos de Autonomía de estos tres puertos ha sido iniciativa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dado que dichos puertos han superado las condiciones mínimas fijadas para que pueda otorgarse el Estatuto. Estas condiciones son: que tengan un rendimiento razonable de sus inversiones y que las previsiones de tráfico anual de mercancías (excluyendo combustible) exceda los cuatro millones de toneladas al año”.

Del 10 al 15 de diciembre, organizado por la Liga Naval

II CONGRESO DEL MAR, EN ARGENTINA

MADRID (Redacción).—Del 10 al 15 del próximo mes de diciembre se celebrará en Buenos Aires (Argentina) el II Congreso del Mar, organizado por la Liga Naval Argentina. Coincidiendo con él se celebrará también la Primera Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Navales.

Los temas de este II Congreso del Mar se tratarán mediante mesas de discusión y conferencias, y se referirán concretamente a: poder naval y las áreas marítimas, la Marina Mercante, pesca, industria naval, deportes náuticos y la Medicina y el mar.

Otros nombramientos

ASISTENCIA DEL I. S. M. EN EL EXTRANJERO

El doctor don Santiago Alonso Pardo ha sido designado por el ISM a Nouadhibou (Mauritania) para la

prestación de la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar españoles que frecuentan dicho puerto africano.

Asimismo doña Rosa María San Alberto Giraldo prestará asistencia a los referidos trabajadores en aquel puerto, en su condición de enfermera.

Próximamente, el ISM realizará obras para el debido acondicionamiento de sus instalaciones sanitarias en Nouadhibou.

ASISTENCIA SANITARIA EN DAKAR

El ISM ha concertado los servicios de los doctores Legrand y Kaouk en el puerto de Dakar (Senegal), para la prestación de la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar españoles que frecuentan aquel puerto.

Los referidos doctores Legrand y Kaouk son prestigiosos médicos, residentes en Dakar.

SAINT-PIERRE

Ha sido destinado al dispensario español que este Instituto mantiene en Saint-Pierre, para la atención de los trabajadores del mar españoles, el médico español doctor don Ricardo Martín López, en sustitución del doctor Moreira, que pasa destinado al Gabinete Radio-Médico de este Instituto, en Madrid, y que próximamente entrará en funcionamiento.

APARATOS RADIOELECTRICOS DE BUQUES

MADRID.—Se declara preceptiva la especificación de los requisitos generales de los aparatos radioeléctricos de los buques.

La resolución de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que insertó el “Boletín Oficial del Estado”, declara preceptiva la especificación, cuyas características se determinan en dicha disposición.

ES POSIBLE QUE VENEZUELA ENCARGUE BUQUES EN ESPAÑA

EL FERROL DEL CAUDILLO.—La posibilidad de que en El Ferrol se construyan buques petroleros para Venezuela parece haber sido uno de los temas tratados por el embajador de Venezuela en España, Ernesto Santander, durante la visita que cursó a esta ciudad.

El señor Santander significó que su país está decidido a ir a la construcción de buques petroleros, teniendo en cuenta que además de país productor y exportador de petróleo, Venezuela desea convertirse en país distribuidor, para lo cual deberá contar con una flota propia.

Durante su estancia en El Ferrol el embajador de Venezuela visitó los astilleros de Astano, en donde mantuvo entrevistas con el presidente del Consejo de Administración, Roberto Berga, y con el director del astillero, José María Ortiz de Zárate. También giró una visita al capitán general accidental de la Zona marítima del Cantábrico, vicealmirante Mauricio Hermida Guerra-Mondragón, y al alcalde accidental de El Ferrol, Julio Pisos Solmo.

NINGUN PESQUERO ESPAÑOL SE ENCUENTRA DETENIDO EN PORTUGAL

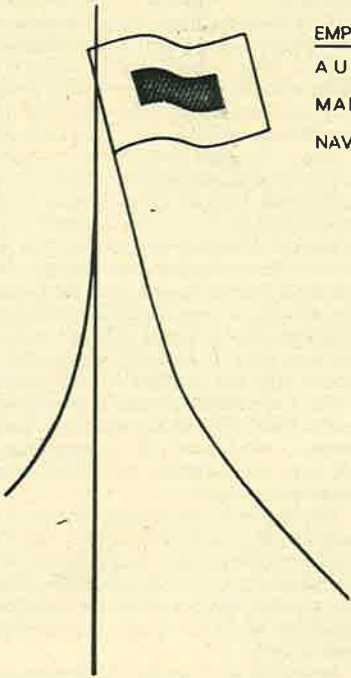
MADRID.—No existe ningún pesquero español detenido en Portugal, tal como anunció el ministro de Asuntos Exteriores, según ha comunicado a Efe un portavoz de la Oficina de Información Diplomática.

El Gobierno —añadió el portavoz— sigue estudiando los demás problemas que se plantean a nuestra flota pesquera en aguas portuguesas. La Embajada de España en Lisboa viene activando las negociaciones para solucionar el tema.

Por su parte, el subsecretario de Pesca y Marina Mercante, acompañado de un grupo de armadores gallegos, ha celebrado unas entrevistas en el Ministerio de Asuntos Exteriores y en la Embajada de Portugal en Madrid.

Dichos contactos —finaliza el portavoz— servirán al señor Moro para lograr una exacta evaluación de los problemas planteados en este área.

MARITIMA DEL NORTE S. A.



EMPRESAS ASOCIADAS

- AUXILIAR MARITIMA. S. A.
- MARITIMA DE FERTILIZANTES. S. A.
- NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS. S. A.

Miño, 4 MADRID-2
Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
Telex: 27718 y 27295
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GRANA	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GUADALUPE	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA GREDOS	FRIGO	3.300	M3.
SIERRA ANDIA	FRIGO	2.750	M3.
SIERRA ARANZAZU	FRIGO	2.750	M3.
SIERRA ARAMO	FRIGO	2.750	M3.
SIERRA LUNA	FRIGO	2.470	M3.
SIERRA LUCENA	FRIGO	2.410	M3.
SIERRA FRIA	FRIGO	1.820	M3.
SIERRA ESTRELLA	FRIGO	1.090	M3.
SIERRA JARA	C. SECA	6.300	TP M.
SIERRA MARIA	C. SECA	2.600	TP M.
SIERRA URBION	C. SECA	1.950	TP M.

FLOTA GERENCIADA

DENEB	AMONIACO/G.L.P.	4.500	M3.
LAIETA	G.L.P.	40.000	M3.
SANT JORDI	ETILENO/G.L.N.	5.000	M3.
AMAPOLA	B. DE APOYO	5.000	BH P.
AMATISTA	B. DE APOYO	5.000	BH P.

TRAMP (DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS, CARGAS SECAS Y MADERAS TROPICALES).

TRANSPORTES ESPECIALES DE GASES LICUADOS

SERVICIOS DE ASISTENCIA Y SUMINISTROS A PLATAFORMAS DE PERFORACION.

FIRMADO EL NUEVO CONTRATO DE LA TRASMEDITERRANEA CON EL ESTADO

MADRID.—La Compañía Marítima Trasmediterránea ha firmado, el 4 de septiembre, el nuevo contrato con el Estado, en el que se establece que cada cuatro años la Compañía elaborará un plan de inversiones que deberá aprobar el Gobierno. En el Plan se determinarán las inversiones a realizar y los sistemas de financiación, especificando las cantidades que el Estado debe aportar directamente.

Por parte del Estado firmaron el contrato el subsecretario de la Marina Mercante, Víctor Moro, en representación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el director general del Patrimonio, Arturo Romane, en representación del de Hacienda, y por parte de la Compañía Trasmediterránea su vicepresidente, Federico Esteve.

El contrato, desde el punto de vista económico-financiero, distingue claramente dos subvenciones: la de explotación y la de inversiones. Entendiendo por subvención de explotación la que logra el equilibrio financiero entre los ingresos provenientes de las tarifas, así como de los géneros por restauración, participaciones, plusvalías, etc., y los gastos producidos por la explotación de los buques, los de conservación, seguros, impuestos, etc.

El monto de la subvención de 1978 superará el de 1977, debido a una amortización más rápida de los activos y gran parte de la misma estará dedicada a la compra de nuevas unidades, ya que la actual flota es obsoleta y requiere renovación.

Desde principio de 1978, el Estado, a través de la Dirección General del Patrimonio del Ministerio de Hacienda, posee más del 94 por 100 del capital de la Trasmediterránea, y el Real Decreto 1876/1978, de 8 de julio, fija las bases por las que se regirá la actividad de la Compañía Trasmediterránea durante los próximos veinte años.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según el nuevo contrato, se encargará de supervisar la prestación de servicios de la Compañía, y el Ministerio de Hacienda realizará el control financiero de la sociedad.

Está prevista una renovación de la flota, que resulta vieja según los índices de amortización del mercado internacional, situados en unos dieciséis años por unidad.

La Compañía Trasmediterránea cuenta actualmente con 32 buques, de los cuales nueve deberán ser retirados antes de cinco años, y mantienen el servicio entre 26 líneas. Recientemente la Compañía adquirió dos nuevos buques, y ha fletado distintas unidades para mejorar el servicio. ■

LA METEOROLOGIA, SEGURIDAD Y ECONOMIA PARA LA NAVEGACION

MADRID.—La navegación puede ser más económica, segura, confortable y rápida si se utilizaran las pruebas de optimización meteorológica de derrotas que venimos realizando, ha declarado a Efe el jefe de Meteorología Marina del Instituto Meteorológico Nacional, Carlos Zabaleta.

La optimización de derrotas por medios meteorológicos prácticamente lo tenemos ya a disposición de cualquier naviera que lo precise, afirma. El poder señalar los caminos más fáciles, los que tengan unos menores problemas meteorológicos con un tiempo suficiente representa economía del combustible, mayor seguridad del tráfico, más rapidez y menos problemas de todo tipo.

Este es, agrega, uno de los procesos que viene elaborando la sección de Meteorología Marina del Instituto Meteorológico Nacional. Prácticamente puede decirse que no existe hoy actividad humana que no precise de los datos meteorológicos para poder desarrollarlo con toda normalidad, y nuestro objeto de estudio, el mar, es de gran interés, ya que podemos definirlo como la fábrica del tiempo, donde se generan y cuecen todos los fenómenos meteorológicos o buena parte de todos. ■

Toma de posesión en el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social

Don Juan Aracil pronuncia la fórmula del juramento, en el acto de su toma de posesión, que fue presidido por el ministro de Sanidad y Seguridad Social.

DON JUAN ARACIL, DIRECTOR GENERAL DE PERSONAL, GESTION Y FINANCIACION

El ministro de Sanidad y Seguridad Social, Enrique Sánchez de León, ha dado posesión del cargo de director general de Personal, Gestión y Financiación de la Seguridad Social de dicho Departamento, a don Juan Aracil Martín, quien sustituye a Arturo Gavilanes Mañas, recientemente fallecido a la edad de treinta años.

El acto fue sencillo y asistió, junto a altos cargos del Ministerio, el subsecretario de la Seguridad Social, don Victorino Anguera Sansó.

El nuevo director general es madrileño, tiene cuarenta y cinco años de edad y está casado. Perteneció al Cuerpo de Intervención y Contabilidad de la Administración Civil del Estado y es excedente en el Cuerpo de Contadores del Tribunal de Cuentas. Ha sido interventor de la De-



legación de Hacienda en Jerez de la Frontera, entre otros cargos.

En noviembre de 1976 fue designado subdirector general de Gestión Económico-Administrativa de la Dirección General de Radiodifusión y Televisión, cargo del que cesó a petición propia. En la actualidad era subdirector general de Administración del Servicio Nacional de Productos Agrarios del Ministerio de Agricultura.

PALABRAS DEL MINISTRO

No suele pasar cualquier acto similar al que nos ocupa del mero protocolo, pero creo que en esta ocasión puede perfilarse claramente una doble singularidad en virtud de la cual no sería lógico omitir aquí la referencia al anterior director general, Arturo Gavilanes, que yo diría cumplió una de las funciones más difíciles que pueden encomendarse a una persona dentro de la Administración Civil y que puso en marcha una serie de acciones y de problemas, y soluciones a los mismos, que realmente le catalogaron como lo que era: un hombre competente y capaz; y desde aquí creo que todos debemos rendirle nuestro último homenaje de compañero y amigo. Por otra parte, el hecho evidente de que la toma de posesión de un director general de Personal, Gestión y Financiación de la Seguridad Social no es, por muy singular que pudiera parecer cualquier otra, similar a la toma de posesión de un director general corriente o normal de la Administración Civil del Estado, sino que supone una serie de circunstancias claras y específicas de la misma. Como testimonio de este acto, pues, en su doble singularidad, quiero decirles algo que justifica mi intervención:

Vas a administrar, Juan, un presupuesto parecido al del resto de los departamentos ministeriales, y eso supone una evidente gran dificultad, pues, por paradoja, los medios de que dispones son escasos.

Ten en cuenta que alrededor de las cuentas y balances de la Seguridad Social, que ya caen bajo tu responsabilidad, está al acecho la demagogia política, a veces con ansias de escándalo. Ten presente que juzgando los números de la Seguridad Social hay mucho incompetente y no poco frívolo.

Acuérdate siempre que el presupuesto de la Seguridad Social es pieza política codiciada por planteamientos de todo signo.

Tú vienes, porque se te ha requerido, y porque has aceptado, al que me atrevería a llamar puesto más difícil de la Administración Pública y llegas desde una vertiente profesional muy cualificada: la Intervención General del Estado. Aparte de tus condiciones personales tienes la investidura de un Cuerpo cuya misión es velar fundamentalmente por los intereses del Estado. Hazlo sin compromiso.

Quisiera decirte, que tienes que justificar nada más y nada menos que ante el pueblo español sus propios dineros, y a veces no es fácil porque algunas versiones políticas se empeñan en confundir a su propio pueblo y en disgustarlo con bulos y exageraciones tendentes a un mal entendido proselitismo. Pero tienes que conse-

guir, tenemos que hacerlo todos, que ni una sola peseta se malgaste. Creo que la Seguridad Social no es ya la casa de "tócame Roque" y todo el mundo sabe que no se puede defraudarla sin responder por ello. Pero aún no hemos conseguido desarraigar vicios y malas costumbres, en cuya corrección vamos a ser duros, vamos a seguir siendo exigentes. Tenemos que ratificar ante el pueblo español nuestro propósito diario de que esa Seguridad Social cumpla su propia función, empalme con la economía nacional y satisfaga la demanda social que recibe. También hemos de decirle a ese propio pueblo español, que la Seguridad Social tiene buena salud, que su estructura de financiación es débil y las épocas de crisis le afectan muy grandemente, pero a los alarmistas y a los catastrofistas hay que defraudarles, una vez más, diciendo que nuestros apuros actuales son preocupantes pero también son lógicos.

Quisiera hacerte públicamente mi primer cargo: Todo el pueblo español debe saber que nuestro primer presupuesto, el primer presupuesto de la Seguridad Social que se ha confeccionado para este año, no está del todo bien hecho, pero era el mejor de los posibles. Ajustarse a ese presupuesto no es fácil, y surgen problemas a diario. Creo que todos nos agradecerían si pudiésemos informar públicamente de su marcha en el primer semestre. Elabora, pues, un informe que podamos publicar por lo menos en su síntesis, pero suficientemente explícito.

Vamos a hacer una Seguridad Social lógica y de todos, austera y eficaz, sin paternalismos ni lujos que no podemos permitirnos. Y una Sanidad lógica, humana y para todos. Sobre todo, para los enfermos.

Quisiera terminar diciéndote, querido director general, que nuestra misión no es la de ser simpáticos o populistas a costa de inhibirnos y de no atajar cualquier corruptela; nosotros preferimos, tenemos que preferir, el rigor y la responsabilidad, valores que, a veces, no son frecuentes en la vida política. Para cualquier medida que ordene, controle, impida cualquier tipo de alegrías o fraudes; para cualquier postura honesta, por dura que parezca, cuenta no solamente conmigo, sino con toda esta casa.

Al mismo tiempo que nuestra cordial bienvenida de amigo, te pedimos tu aportación eficaz, te pedimos tu responsabilidad en la absoluta seguridad de que tu capacidad y preparación, y tu compromiso en estos momentos, aportarán la continuidad de aquella que aportó el director general al que sustituyes.

Enhorabuena. ■

DIRECTOR GENERAL DE ORDENACION FARMACEUTICA

MADRID.—A propuesta del ministro de Sanidad y Seguridad Social se nombró, en el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 25 de agosto, director general de Ordenación Farmacéutica a don Antonio José López-Casero García.

DATOS BIOGRAFICOS

Natural de Campo de Criptana (Ciudad Real), cuarenta y cuatro años, casado. Licenciado en Farmacia. Especialista en óptica y acústica audiométrica y en hematología y hemoterapia. Ha realizado estudios de especialización en diversas Universidades españolas y extranjeras. Ha trabajado en el Hospital Clínico de Madrid y en otros hospitales y laboratorios. Farmacéutico profesional. Presidente del Colegio Oficial de Farmacéuticos de Ciudad Real. Ha sido alcalde de Campo de Criptana y desde las pasadas elecciones generales, diputado por la provincia de Ciudad Real (UCD). Forma parte de las Comisiones de Agricultura y Sanidad y Seguridad Social del Congreso. ■

A los treinta años de edad

FALLECIO ARTURO GAVILANES

Tras una larga enfermedad hepática, falleció el 8 de agosto en la Clínica Puerta de Hierro de Madrid el director general de Personal, Gestión y Financiación de la Seguridad Social, Arturo Gavilanes Mañas, que contaba con sólo treinta años de edad.

Licenciado con premio extraordinario en Ciencias Económicas, por la Universidad Complutense de Madrid, Arturo Gavilanes era profesor en esta Universidad; pertenecía por oposición al Cuerpo de Economistas del Estado, y ocupó el cargo de jefe del Servicio de Planificación del Consumo Público y Privado del Ministerio de Planificación del Desarrollo. Fue asesor jurídico de las comisiones de consumo y medio ambiente del Plan de Desarrollo, y más tarde asesor económico de la Presidencia del Gobierno. Fue, asimismo, colaborador del Instituto de Estudios Laborales y de la Seguridad Social. En el momento de ser nombrado director general de Gestión y Financiación, en el pasado mes de septiembre, ocupaba el puesto de subdirector general de Desarrollo Regional de la Presidencia del Gobierno. ■

Encargos a los astilleros vigueses

CONCIERTO COMERCIAL PESQUERO CON CUBA

VIGO.—La fijación de un acuerdo comercial pesquero con Cuba, mediante el cual dicho país encargaría en astilleros vigueses la construcción de 50 buques cargueros portacontenedores, tipo "rol-on-rol-off", es uno de los temas que tiene previsto tratar el presidente Adolfo Suárez en su viaje a Cuba, ha podido saber Efe en fuentes competentes.

En medios próximos al sector de la construcción naval de Vigo, se pudo averiguar que el mencionado pedido tiene grandes posibilidades de formalizarse durante la estancia de Suárez en Cuba.

Para la construcción de estos buques sería arbitrada una línea especial de crédito en condiciones especiales muy ventajosas.

La construcción de los 50 cargueros podría iniciarse en los próximos tres meses y serían destinados a operaciones de transporte de materias primas de diversos países africanos, especialmente de Angola a Cuba. ■

FUSION DEL SINDICATO LIBRE DE LA PESCA EN U. G. T.

VIGO.—El Sindicato Libre de la Pesca y el Sindicato Mariñero de UGT han llegado a un principio de acuerdo de fusión, tras la celebración de diversas Asambleas en buques, según ha podido saber Efe en fuentes próximas a UGT.

El acuerdo no ha sido firmado todavía y se especula que quedará consolidado próximamente. ■

Marín

FIESTA DE LA VIRGEN DEL CARMEN

Como todos los años, se ha celebrado en Marín (Pontevedra), la fiesta en honor de la Virgen del Carmen. Por la mañana tuvo lugar una Misa solemne a la que asistieron gentes de mar especialmente. Al salir se dio, en el parque el Vergel, un vino de honor a los marineros jubilados en un acto organizado por la Asociación de Armadores del Puerto, asistiendo autoridades e invitados y presidiendo don Eduardo Santiago Rosales, presidente de la Asociación. Por la tarde salió del nuevo templo la procesión de la Santísima Virgen del Carmen, llevada a hombros de marineros. Al llegar al muelle, completamente abarrotado de gente, entre los que se encontraban muchísimos forasteros, se produjo cierta desorientación, pues la mayoría esperaba que se hiciese la procesión marítima, al igual que todos los años, pero en esta ocasión había circulado el rumor de que la marea impedía embarcar la imagen. La decidida actitud del armador don Eduardo Santiago Rosales, que hace más de veinticinco años organizó la procesión marítima y gracias a cuya iniciativa se venía celebrando, al insistir en que se podía embarcar la imagen y hacer la procesión marítima, como todos los años, motivó que así se hiciese, pues su pesquero "Molipesca" estaba preparado. La imagen de la Virgen se situó en cubierta y pudo seguirse la procesión por el mar, acompañando al pesquero que portaba la imagen otros pesqueros y muchas embarcaciones menores. La decisión de don Eduardo Santiago Rosales fue acogida con una gran salva de aplausos entre las numerosas personas estacionadas en el muelle y en los barcos. Tras el tradicional recorrido por la ría, el párroco de Marín, don Angel Saavedra, bendijo el mar, recogiendo la procesión con el mayor orden. La actitud del señor Santiago Rosales fue muy comentada en los medios marineros elogiándose por todos, ya que hizo posible que se continuase una hermosa tradición motivo de orgullo para los marinenses. ■

COMANDANTE DE MARINA DE ASTURIAS

Tomó posesión como nuevo comandante militar de Marina de Asturias el capitán de Navío don Franco Rodríguez Torres, que con anterioridad era comandante de Marina en Las Palmas de Gran Canaria.

El señor Rodríguez Torres sustituye al también capitán de Navío Berlín Camuñas, que tiene su nuevo destino como agregado militar de la Embajada española en Brasilia. ■

"EL INFORME ECKHOLM": UN NUEVO S. O. S. ECOLOGICO

- Denuncia de la estupidez del hombre, que está convirtiendo los mares, gran reserva alimenticia de la Humanidad, en un gran charco pestilente.

Nunca como en nuestros días ha estado la Naturaleza tan amenazada por la expansión de la especie humana. Y no sólo por el crecimiento de su población, sino también por sus peculiares formas de actividad. A menos de que intervengan cambios profundos en estas formas, y hoy por hoy no es fácil predecir que ocurran, las próximas décadas verán una progresiva desaparición de numerosas especies vegetales y animales, que irán a añadirse a la larga lista de plantas exterminadas ya por la acción del hombre.

Un estudio recientemente publicado en Estados Unidos da la alarma sobre este particular, una voz más que viene a añadirse a las muchas —nunca demasiadas— que desde hace años claman inútilmente en el desierto de la indiferencia humana, poniendo de relieve lo profundo de la destrucción que estamos efectuando en nuestro entorno. Destrucción que ya resulta una amenaza para nosotros mismos. El informe en cuestión, firmado por Erick Eckholm, del Instituto de Vigilancia Mundial, institución privada basada en Washington, D. C., afirma que la pérdida de las especies vegetales y animales amenazadas plantea un problema a nivel ecológico y social que, de no ser resuelto en el inmediato futuro, podría "cambiar la naturaleza de la vida en este planeta para siempre". Una advertencia seria, de última hora.

LA AMENAZA EN EL MURO

Sin embargo, es de prever, desgraciadamente, que una vez más, como los invitados del banquete bíblico, permapezamos ciegos a la amenaza en el muro que nos rodea. Ya hace años que otros ecólogos, como el comandante Cousteau o el explorador Tor Heyerdahl, comunicaron a la comunidad humana los alarmantes resultados de sus experiencias: los mares están contaminados peligrosamente, algunos como el Mediterráneo quizá de forma irrevocable. Los mares, fuente de toda vida y que podían ser la gran reserva alimenticia de la Humanidad, convertidos por nuestra propia estupidez suicida en un gran charco de



CONTAMINACION EN SUANCES.—Millares de peces aparecieron muertos en las costas de Suances a últimos del pasado mes de agosto, a causa —informa Europa Press— de la contaminación por vertidos y aguas residuales. La mancha contaminante puede apreciarse claramente en la fotografía (EUROPA PRESS).

agua pestilente, en la que toda vida ha sido exterminada. Un panorama sombrío y próximo.

El informe Eckholm pone de relieve el estado en que se encuentra el entorno, no ya de los países industriales, sino incluso de las zonas más ricas biológicamente, principalmente las zonas tropicales de África, Asia y América. La ligereza con que algunos países situados en puntos estratégicos de esta zona —el caso de Brasil, por ejemplo— están destruyendo importantes porciones de las selvas situadas en sus territorios podría ser calificada de criminal. Estas selvas son las grandes reservas biológicas de la Humanidad, conociéndose aún muy poco sobre las enormes riquezas que encierran, no ya desde el punto de vista de los intereses industriales, únicos considerados hoy día, sino desde otros, botánico, médico, etc., que son vitales para la supervivencia de la especie.

En las propias palabras del informe: "plantas y animales

sirven para una gran variedad de propósitos cruciales, tanto industriales como médicos y científicos en general. En una era de plástico y viajes a la Luna, son pocos los que se dan cuenta de hasta qué punto los seres humanos siguen dependiendo de los productos naturales". Una triste constatación, abonada por la experiencia diaria.

NIVEL SIN PARANGON

En una época en que la Humanidad ha alcanzado un nivel tecnológico sin parangón en la Historia, estos conocimientos son utilizados preferentemente en la industria de armamentos, la nuclear, la petroquímica y otras igualmente nocivas para el entorno. Es de señalar que ese aspecto nocivo podría ser reducido al extremo, si no eliminado por completo, si los industriales se aviniesen a incluir en sus procesos las salvaguardas que la misma tecnología pone a su alcance, en forma de dispositivos de filtro de sustancias

tóxicas o de disposición de sus peligrosos desechos de forma conveniente.

Sin embargo, ni la industria quiere divertirse de sus beneficios las inversiones que serían necesarias para establecer esos dispositivos, ni las autoridades, más preocupadas en general por los intereses privados que por el bien común, dan el menor paso para obligarles. Una coalición ante la que poco puede la mayoría de la Humanidad, que a fin de cuentas es la principal perjudicada.

Como solución extrema, el informe Eckholm propone la creación de reservas biológicas, siguiendo el ejemplo de algunos países, pioneros en ese terreno, entre los que se cuentan Costa Rica, Colombia, Perú y Venezuela. Un programa de la UNESCO, un Sistema de Reservas de la Biosfera, cuenta ya con la adhesión de 35 países, que han establecido 144 reservas ecológicas. Pero hacen falta muchas más. ■ PEDRO LAZARO (EFE).



Suances

DIEZ TONELADAS DE ALGAS DIARIAS

Diariamente llegan al puerto de Suances tres barcos cargados de algas, con un total aproximado a las diez toneladas. A últimos de agosto se habían recogido en aquellas aguas unas 140.000 toneladas. En la fotografía, un momento de los trabajos de descarga en los muelles. ■ (Foto **EUROPA PRESS**.)

Santander

LA "EXPEDICION ORELLANA" SUFRIÓ UNA GALERNA

SANTANDER.—El navegante santanderino Vital Alsar, comandante de la "Expedición Orellana" que, a bordo de tres galeones, partió de Tampico (México), ha corrido serio peligro debido a una fuerte galerna atlántica.

Los tres galeones, que navegan al Sur de Terranova, en la confluencia de la Península del Labrador, sufrieron una intensa tormenta acompañada de una ola de frío.

A pesar de los contratiempos atmosféricos, la expedición continúa y espera llegar, como estaba previsto, en los últimos días de septiembre a puerto santanderino. ■

Bilbao

LOS EXPORTADORES DE PESCADO, CON MIEMBROS DEL CONSEJO GENERAL VASCO

BILBAO.—La Asociación de Exportadores de Pescado Fresco de Ondárroa considera negativo el actual sistema de reparto de licencias de pesca aplicado por la Administración, por estimar que favorecen más a los puertos pequeños que a los grandes.

Miembros de esta Asociación se entrevistaron en la Diputación de Vizcaya con representantes del Consejo General Vasco —señores Recio y Mazurriaga— para plantear el problema que provoca la actual distribución de licencias.

En el transcurso de esta reunión se mostraron a favor de que las licencias se repartieran de acuerdo con la productividad del puerto. Pusieron de manifiesto que la actual política que está llevando a cabo la Administración posibilita que los países comunitarios puedan vender pescado en territorio español, con el consiguiente perjuicio para los trabajadores del sector. ■

Vilanova i la Geltrú

LA FLOTA PESQUERA REANUDA SUS ACTIVIDADES

VILANOVA.—Los 220 tripulantes de la flota pesquera de cerco vilanovesa, que desde el pasado día 2 de agosto se encontraban en huelga legal, acordaron reanudar sus actividades laborales el pasado día 24 del mismo mes.

LA CRUZ ROJA DEL MAR REFUERZA SUS

"Todo lo que Cruz Roja está haciendo desde hace años en las ciudades, las carreteras y las montañas, ahora queremos y debemos hacerlo en el mar". Así reza este postulado de la Cruz Roja del Mar, cuyo presidente, almirante Amador Franco, desea materializar en toda su extensión.

El almirante Amador ha venido a Barcelona para conocer "in situ" los medios con los que se desenvuelve la Cruz Roja del Mar en nuestra provincia marítima y arbitrar las medidas necesarias para adecuarlos a las necesidades reales.

Por otra parte, el almirante Amador se lamenta de la escasa o nula atención que los Ayuntamientos del litoral dedican a los salvamentos marítimos, cuando, de acuerdo con la vigente Ley de Costas, están obligados a ello. Todo, pues, recae en la abnegada labor que, con escasez de medios humanos y materiales, realiza la compañía naval o Cruz Roja del Mar, dependiente de la asamblea provincial. En la playa de Castelldefels, por ejemplo, hubo una época en la que existían cierto número de castilletes de observación, pero por falta de los debidos cuidados —consecuencia de una total carencia de medios económicos—, los castilletes desaparecieron...

Este y mil detalles más, los ha inscrito en su agenda el almirante Amador, quien afirma que las playas barcelonesas —como todas las españolas en general— serán debidamente equipadas con puestos de vigía y socorro, lanchas de salvamento, etc.

El elemento humano de la Cruz Roja, con toda su abnegación y espíritu de servicio, no es suficiente tampoco para atender a todos los servicios en permanencia. Sobre este punto, el almirante Amador manifestó que se ha pedido a la Armada un contingente mínimo de hombres para prestar servicio en las compañías navales de la Cruz Roja del Mar en forma análoga a como el Ejército lo facilita a la Brigada de Tropas de la institución.

PLAN NACIONAL DE COBERTURA

La pérdida de varias vidas humanas en corto espacio de tiempo a finales de 1970, agudizó la necesidad de acometer la creación de un servicio de salvamento que actualizase a la casi fenecida Sociedad Española de Salvamento de Náuticos creada en 1880. La Liga Naval Española supo encauzar la fórmula más idónea en colaboración con la Subsecretaría de la Marina Mercante y la solución que se estimó más satisfactoria fue la de aceptar la oferta del presidente de la Cruz Roja Española en el sentido de que esta institución participase en la prestación del servicio de salvamento de náuticos.

Carecemos de espacio para glosar siquiera toda la magnitud del Plan Nacional de Cobertura de Salvamento de Náuticos.

Los trabajadores aceptan la propuesta de la patronal relativa al incremento del importe del "pelut o marralla", sin que ello signifique abandonar las reivindicaciones presentadas relativas al incremento de los días de vacaciones y pagas extraordinarias. ■

Palamós

CURSOS DE PROMOCION SOCIAL DE LA MUJER

Se clausuraron en Palamós dos cursos de promoción social de la mujer, 1.º y 2.º nivel y un curso de Formación Profesional para rederas.

La acogida ha sido muy buena por parte de las alumnas, asistiendo un total de 40. ■

TALLER DE PLASTICA PARA NIÑOS, HIJOS DE TRABAJADORES DEL MAR

El mismo día se clausuró el curso de plástica que ha venido funcionando durante todo el año. Asistieron 60 niños, hijos de trabajadores del mar. Los resultados son muy positivos y el interés de los niños enorme. ■



SERVICIOS EN EL LITORAL BARCELONES

fragos, pero sí podemos señalar que, en lo concerniente a embarcaciones, se establecieron tres niveles: "A" (todo tiempo), para las costas del Atlántico y otras más pequeñas para el Mediterráneo; "B" (rápidas), también con las dos variantes, y "C" (neumáticas), en tipo único para todas las playas españolas. Del tipo "A" se precisan 33 unidades y existen seis; del "B" hacen falta 50 y se cuenta con 12, y del "C" se programaron 300 y se ha llegado a disponer ya de 285. Ahora bien, la Subsecretaría de la Marina Mercante ha arbitrado fondos para la inmediata contratación de 72 embarcaciones, con las que prácticamente quedará listo este "programa naval" de la Cruz Roja del Mar.

En estos momentos, las Juntas Locales de las tres provincias marítimas de Cataluña, reúnen una flotilla de 62 lanchas neumáticas tipo "Zodiac", de las que 35 son de Barcelona.

MAS DE 3.000 VIDAS SALVADAS

Con independencia de los millares de asistencias de menor cuantía prestadas por las embarcaciones y puestos de socorro en playas, cabe destacar fundamentalmente las personas salvadas de perecer ahogadas. Desde 1974 hasta 1977 la cifra es harto elocuente: 3.076 vidas humanas.

La cada vez más creciente y masiva afluencia de gentes a playas y lugares de baños, así como el gran incremento de embarcaciones menores de recreo y otros medios como patines, hidropedales, etc., ha de provocar necesariamente mayor número de personas en peligro, que de no ser atendidas a tiempo podrían perecer ahogadas.

Los amantes del mar, navegantes, pescadores y deportistas, pueden hermanarse en la humanitaria labor de salvar vidas cooperando directa o indirectamente con la Cruz Roja del Mar, cuya labor es sumamente ingente si nos detenemos a pensar en los 6.000 kilómetros del litoral peninsular e insular español.

Y esa colaboración cabría rogarla también a los propios bañistas en la forma de extremar su prudencia, nadar sin hacer inútiles alardes, pensando en no sobrevalorar las aptitudes propias y recordando que la mar es traicionera...

Por último, también deseamos hacer una petición en nombre de la Cruz Roja del Mar de nuestra provincia y en favor de su peculiar misión humanista: Todos los domingos se extraían en la playa de Castelldefels más de un centenar de niños; niños que son recogidos por la Cruz Roja, pero que la mayoría de los cuales son reclamados por sus padres casi a la hora de emprender el camino de regreso a casa... Y la Cruz Roja del Mar no es una guardería infantil dominguera. ■ (Publicado en "La Vanguardia", Por M. R. C.)



CURSO EN LA BARCELONETA

Se clausuró el curso de promoción social de la Barceloneta, celebrado en el Club del Jubilado del ISM en Barcelona. Finalizó el acto con una merienda. Todas las alumnas pidieron con mucho interés la organización de un nuevo curso. En la fotografía algunas de las asistentes al mismo, con las labores realizadas. ■

Arriba, asistentes al curso de promoción de la mujer, que se celebró en Palamós. Abajo, alumnos del curso de plástica para hijos de trabajadores del mar.

NUEVO MUELLE, EN TARRAGONA

TARRAGONA.—Buques de 80.000 toneladas de desplazamiento podrán ser recibidos en el puerto de Tarragona, cuando entre en servicio el nuevo muelle Castilla, en actual período de construcción.

El citado muelle tendrá una longitud de 600 metros y un calado de 14,40 metros, siendo uno de los mayores de España, por lo cual podrán recalar en Tarragona los buques de máxima dimensión, con excepción de los grandes superpetroleros.

Las obras se llevan a ritmo acelerado y ello permite esperar que el muelle Castilla, cuya infraestructura se inició a finales de 1974, pueda entrar en servicio dentro del año 1980. ■

LA CAMPAÑA DE PESCA, EN LAS LAGUNAS DEL DELTA DEL EBRO

SAN CARLOS DE LA RÁPITA.—La Cofradía de Pescadores San Pedro de los lagos del delta del Ebro, una de las más antiguas, tras la fiesta patronal, celebrada con asistencia de gran número de pescadores, ha desarrollado las tareas de la Asamblea anual para proceder a la rendición de cuentas del ejercicio económico, sorteo de las pesqueras para la temporada de 1979/80, planteamiento de cuestiones a considerar y elecciones para la renovación de la mitad de los componentes del organismo directivo. Cuenta la Cofradía con unos mil asociados residentes principalmente en San Carlos de la Rápita y Ampolla y otros en Casas de Alcanar, Ametlla de Mar, Arenys de Mar, etcétera.

Al margen de las sesiones hemos mantenido un cambio de impresiones con su presidente, don Ceferino Espelta, sobre las principales cuestiones planteadas en La Encañizada y Tancada (distrito marítimo de San Carlos de la Rápita) y Canal Vell y Goleta (distrito marítimo de Tortosa).

- Contaminación de las aguas de las lagunas: en la campaña que acaba de terminar se ha apreciado que los efectos han sido menos ostensibles en La Encañizada y Tancada, pero mayores en la Goleta y Canal Vell, por la cantidad de peces muertos.

- Científicos de ICONA están sobre la cuestión recogiendo periódicamente muestras de aguas y peces para su análisis.

- Invasión de la superficie de las balsas por la vegetación deltaica: Mediante guadañas y máquinas, y respetando siempre las zonas de cría de patos acuáticos, se va limpiando la vegetación y se procura mantener la superficie útil de pesca de las balsas, que años ha se redujo considerablemente por este motivo.

- Mejora de las instalaciones pesqueras: Las empalizadas de madera han sido sustituidas por otras de hormigón, que resisten mejor los efectos de las aguas y las inclemencias y se han construido nuevas pasarelas, embarcaderos, cobertizos, al objeto de que las operaciones pesqueras se realicen adecuadamente. Se está pendiente de la instalación del alumbrado eléctrico con motivo de la electrificación del delta.

Resultados de la última campaña: Han sido mejores que los de la anterior, estimándose la producción global de las lagunas en catorce toneladas y media de lubina, cuarenta y ocho de lisa, setenta de anguila y unos mil cuatrocientos kilos de angula, habiendo quedado sin capturas apreciables la en otros tiempos famosa "muixarra" (dorada) de los lagos.

UN PESCADOR RAPITENSE PERDIO SU FAMILIA EN EL ACCIDENTE DE LOS ALFAQUES

SAN CARLOS DE LA RÁPITA.—El pescador José Felipe Samper perdió a su esposa, dos hijos y dos nietos en el catastrófico accidente ocurrido en el camping Los Alfaques. El edificio en el que estaban, próximo al lugar de la colisión y explosión del camión cisterna que provocó el triste suceso, quedó completamente arrasado. El sepelio constituyó una impresionante manifestación de condolencia.

Desde la mar muchos pescadores vieron las llamas y humareda que se levantó, conociendo al llegar a tierra la magnitud de la catástrofe en la que perecieron familias enteras de campistas franceses, alemanes, belgas, suizos, holandeses y españoles.

La Cofradía de Pescadores Virgen del Carmen suspendió su programa de festejos en señal de duelo por las víctimas, celebrándose únicamente los actos religiosos y el homenaje a la Vejez del Marino. ■ M.



LA VAQUILLA DEL PUERTO

La más popular de las atracciones que se organizan con motivo de las fiestas mayores de Benicarló (Castellón) es la suelta de una vaquilla en el puerto, para que la toreen cuantos gusten de las emociones fuertes. Naturalmente, la vaquilla no se deja torear y la diversión es escapar de ella, con el supremo remedio (que, por otra parte, se agradece en verano) de lanzarse al agua. Pero a veces cae también la vaquilla,



porque va al bulto y no se apercebe de que deja detrás el terreno firme, o porque su intención es perseguir, al torero-bañista hasta el fondo de los mares, si fuera preciso. Para estos accidentes hay montado un servicio especial de rescate, por cierto muy práctico y eficiente. ■ (Efe y Europa.)

Valencia

CACHALOTE MUERTO, EN LA PLAYA

VALENCIA.—Un cachalote en estado de descomposición apareció recientemente en la playa del Perelló, estimándose su peso en unos dos mil kilos y su longitud de cinco metros. El animal carecía de ojos, nariz y oídos. La aleta dorsal medía dos metros.

El cetáceo fue observado por la Guardia Civil, que dio cuenta inmediata a la Policía Municipal, que procedió a controlarlo y sujetarlo con unas maromas a tierra, desde la orilla del mar y a llamar a la empresa Hamprofestes a fin de aprovecharlo para la fábrica de productos de derivados de animales muertos. ■

COLISION EN EL ESTRECHO: UN MUERTO Y UN DESAPARECIDO

**Un barco español
y otro panameño chocaron
cerca de
Punta Malabata.**

ALGECIRAS (Cádiz).—Dos buques cargueros, uno español y otro de bandera panameña, colisionaron a principios de este mes en aguas del estrecho de Gibraltar, a seis millas al Norte de Punta Malabata. Se trata del carguero español "Atlántico" y del panameño "Lloly Azzurro", éste último con una tripulación de diecisiete hombres, de los que uno murió y otro se da por desaparecido, al naufragar el barco. Son Domenico Vaslchi y Antonio Terramochia, ambos de nacionalidad italiana. En la fotografía de Efe, estado en que quedó la proa del "Atlántico", como consecuencia de la colisión.



Conferencia del director general

SE VA A REDACTAR UN PLAN DE PUERTOS

CADIZ (De nuestro corresponsal).—El nuevo director general de Puertos y Costas, don Carlos Martínez Cebolla, visitó Cádiz invitado por el Ayuntamiento para pronunciar una conferencia en la Casa Municipal de la Cultura sobre el tema: "Objetivos y acciones concretas de la Dirección General de Puertos y Costas".

Hizo la presentación del conferenciante el alcalde de Cádiz, don Emilio Beltrami López Linares, hablando de su trayectoria profesional como director del puerto de Pasajes, en Guipúzcoa, desde 1970.

Don Carlos Martínez Cebolla comenzó diciendo que antiguamente se consideraba a los puertos como el eslabón que unía países y ciudades, pero hoy día es la industria la que más necesita de los puertos para comercializar sus productos. Y éstos se deben construir debidamente separados de ciudades o núcleos de población para evitar peligros.

En España bastará con dos o tres puertos industriales importantes y desde luego resultará más barato hacerlos nuevos, artificiales, perfectamente planificados, que adaptar cualquiera de los existentes.

En España hay 29 grandes puertos y 180 puertos pequeños, pesqueros principalmente.

Las acciones concretas que proyecta la Dirección General de Puertos y Costas, dijo el señor Martínez Cebolla, son: hacer primero un inventario para saber lo que se tiene, después estudiar el tráfico, los rendimientos y las necesidades, y con todos estos datos redactar un "plan de puertos", pues ésta es la mayor garantía de que las inversiones se hagan de forma justa y rentable. Dentro de este plan deben recogerse también las industrias que existen en España.

También manifestó que se va a crear un laboratorio de puertos que permita analizar todo lo negativo que hayamos hecho y estudiar las experiencias positivas de otros países. Pero hay que tener en cuenta que cuanto más se moderniza un puerto, se necesita menos mano de obra, y en estos momentos, con el gran paro que padecemos, esto es grave; por ello la modernización habría que hacerla paulatinamente. Es preciso evitar, para el buen funcionamiento de los puertos, los monopolios tanto de empresas como de trabajadores.

CRISTINA.

Don Carlos Martínez Cebolla habla del panorama portuario gaditano

"EL PUERTO DE CADIZ ESTA MUY BIEN PLANIFICADO"

CADIZ (De nuestra corresponsal).—Al finalizar la conferencia que pronunció en Cádiz, el director general de Puertos y Costas, don Carlos Martínez Cebolla, hizo las siguientes declaraciones a "Hoja del Mar":

—¿Qué impresión le ha causado el puerto de Cádiz y esta Semana del Mar organizada por nuestro Ayuntamiento?

—La impresión que me ha causado el puerto es buena. Está muy bien planificado, es muy limpio, de tráfico separado; sobre todo, el pesquero, muy aislado de los demás. Y está desarrollando mucho el de contenedores.

—Esta mañana presidió un pleno extraordinario de la Junta del Puerto de Cádiz, ¿cuáles son las necesidades más urgentes que se le han expuesto?

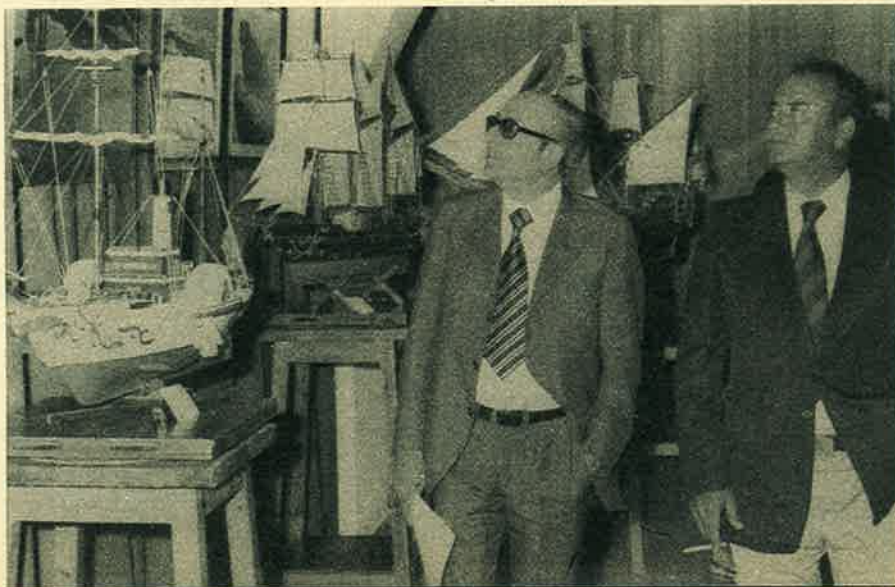
—Cuatro son las necesidades más urgentes: el dragado de la canal de entrada, relleno tras el dique de San Felipe, prolongación del muelle de Santa Sofía, y adquisición de grúas pórtico. Todo esto supone una inversión total de mil doscientos cincuenta millones, en cinco años. Con una propuesta de financiación del cuarenta por ciento a cargo de la Junta del Puerto y un sesenta por ciento a cargo del Estado.

—¿Cómo ve el futuro de nuestro puerto?

—Con estas inversiones el puerto se va aproximando a los niveles de tráfico, rentabilidad e infraestructura que se exige a los puertos autónomos.

—¿Qué nos puede decir de los otros puertos de la provincia?

—Puedo decir que en Rota está ya en marcha la aprobación técnica del proyecto de refuerzo del dique, que importa sesenta millones de pesetas. Y también la mejora en el puerto de Barbate, con respecto a la prolongación del dique para una mayor capacidad de abrigo, y mejora del dragado, para que el tráfico pesquero tenga una mayor seguridad. Se quiere subastar las obras dentro del presente año para hacerlo lo antes posible. Respecto al de Algeciras-La Línea, no te puedo decir nada, voy a visitarlo mañana. ■ CRISTINA.



El director general de Puertos y Costas, durante su visita a la Exposición Comercial del Mar (Foto: JUAMAN).

Lanzarote

LLEGAN LOS NAUFRAGOS DEL PESQUERO "MANUEL BLANCO"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Los nueve naufragos del pesquero "Manuel Blanco" han sido desembarcados, sin novedad, en el puerto de Arrecife por el buque mercante español "Kaolino".

Estos naufragos proceden de la costa africana, donde el "Manuel Blanco" embarrancó, a 30 millas de Villa Cisneros, logrando sus tripulantes ganar tierra en una zona del Sahara administrada por Marruecos.

Tras dejar a los naufragos, el "Kaolino" ha zarpado rumbo a cabo Leven, también en la costa africana, al objeto de conducir hasta Arrecife al también pesquero lanzaroteño "Tela", que fue ametrallado, abriéndosele vías de agua en el casco.

En previsión de que el "Tela" no pueda llegar por sus medios hasta Lanzarote, navegará escoltado por el citado buque mercante.

Tanto el "Tela", cuya reparación se calcula que costará un millón de pesetas, como el "Manuel Blanco", son propiedad del armador de Arrecife José Rodríguez Cabrera, y ninguno de los dos están asegurados.

Por otra parte, se sabe que el patrón del "Tela", Andrés Parrilla Acuña, de sesenta años, natural de Tegui, que resultó herido en la agresión, llegó a Las Palmas de Gran Canaria, a bordo del barco "Playa de Mogam". ■

Sevilla

SE CONSUMEN 1.500 KILOS DIARIOS DE MARISCOS

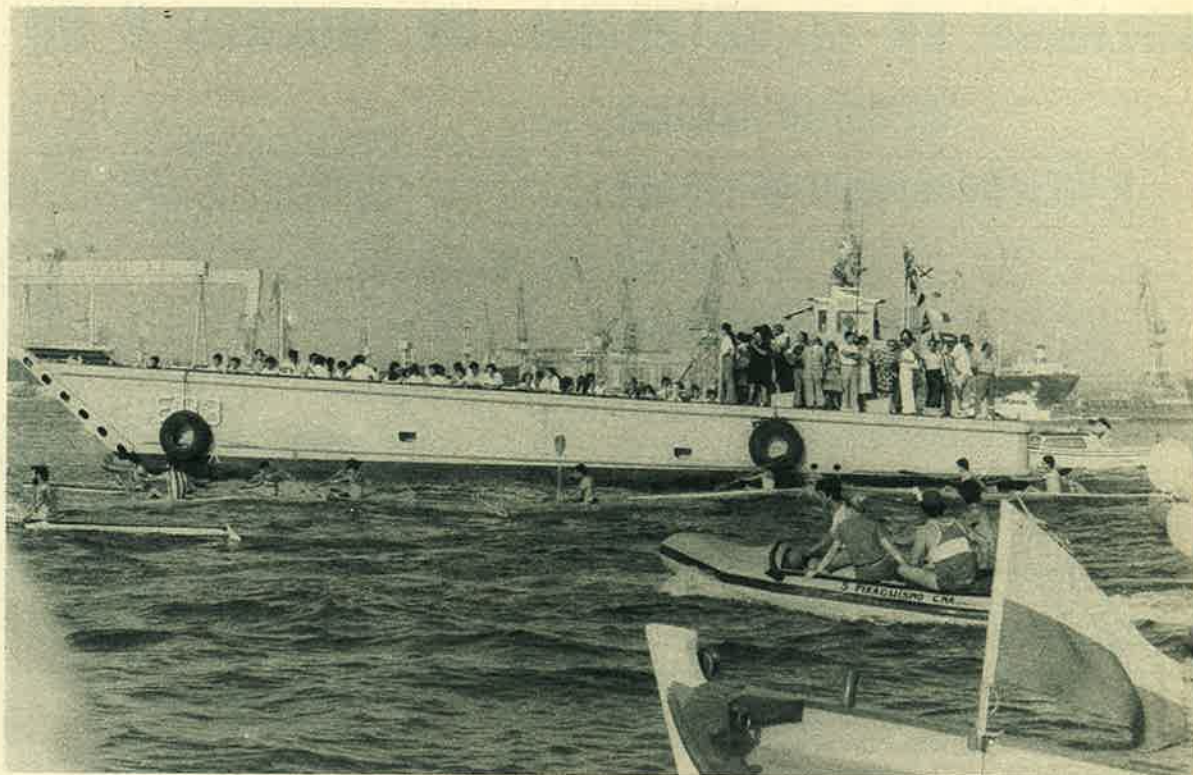
SEVILLA.—Casi mil quinientos kilos de mariscos de veintiocho clases diferentes se consumen por término medio cada día en esta ciudad.

Según datos publicados por el diario "ABC", los mariscos de mayor demanda son los langostinos, las gambas, cigalas, almejas y ostras.

No obstante, el verano no es la época de mayor consumo, sino la de otoño a primavera, durante la cual se consumen además unos tres mil kilos de mejillón del Norte, según el mismo diario.

En cuanto a precios, el mayorista llega a pagar por el marisco más caro —el langostino fresco— hasta 2.000 pesetas el kilo, precio que se duplica en Navidad, y hasta 2.500 por kilo de gambas de la de mejor calidad. Entre los mariscos más baratos están las galeras, a 150 pesetas el kilo; la navaja, las chirlas y los mejillones, estos últimos de 20 a 25 pesetas el kilo para mayoristas.

En un cálculo de urgencia se puede afirmar que diariamente los sevillanos se gastan más de millón y medio de pesetas en mariscos, frescos o congelados —que son la mayoría—, caros o baratos. ■



Huelva

HUELGA EN EL BUQUE "PLAYA DE LAS CANTERAS"

HUELVA.—Desde el pasado día 26 de agosto se encuentra en este puerto, en situación de huelga legal, la tripulación del buque "Playa de las Canteras", propiedad de la compañía naviera Canarias, S. A.

La huelga se ha producido a causa de la dilación en las negociaciones del convenio colectivo que se iniciaron hace más de cuatro meses.

Al mismo tiempo los huelguistas han denunciado lo que califican de política discriminatoria de la empresa, la cual ha abonado los atrasos salariales a sólo parte de la tripulación. La huelga está apoyada por el Sindicato Libre de la Marina Mercante y el Sindicato Unitario, entidad ésta en la que están afiliados los tripulantes del "Playa de las Canteras". ■

LA I SEMANA DEL MAR EN CADIZ

El Ayuntamiento de Cádiz organizó la I Semana del Mar, que se desarrolló con gran brillantez. Cádiz ha sido una ciudad que siempre ha vivido del mar y a él le ha debido su auge y esplendor en los siglos XVII y XVIII y principios del XIX. Según manifestaciones del alcalde, se pretende que Cádiz, después del letargo de casi un siglo que padece, vuelva a potenciarse por su puerto y el mar que la rodea.

Se inició la semana el día de la festividad de la Virgen del Carmen, con una procesión marinera por la bahía de Cádiz y la inauguración de la Muestra Comercial del Mar y Mercado de Ocasión, en el parque Genovés, con asistencia de las primeras autoridades de la capital y provincia, tanto civiles como navales.

Dentro de las actividades culturales que ha tenido esta Semana se han desarrollado ocho conferencias, entre las que merece destacar la del director general de Puertos y Costas, el recital poético sobre el mar en la poesía gaditana, con intervención de José María Pemán, Pilar Paz Pasamar y el presidente del Consejo Provincial del ISM, almirante Gener Cuadrado, y "Pemares y la acuicultura marina de la región suratlántica", con la intervención de don José Martínez Romero y de don Manuel Pérez Rodríguez.

También hubo exposición de piezas arqueológicas procedentes del mar, cartografía, filatelia, numismática, pintura y maquetas sobre el mar. Concurso de películas de fondos marinos, conciertos y actividades deportivas: natación, concurso de pesca de altura, regatas de vela, concurso de escafandismo, motonáutica, pesca y piragüismo. ■ CRISTINA.

HUNDIMIENTO DE UN PESQUERO PORTUGUES

ARRECIFE DE LANZAROTE.—Alrededor de dos millones de pesetas es el valor calculado del pescado que se ha perdido al hundirse el pesquero portugués "Delia Rosario", cuando entraba remolcado en el puerto de Arrecife.

El "Delia Rosario" era remolcado por el motopesquero "Tela", que días pasados fue ametrallado en la costa sahariana, y se encuentra en el fondo de la bahía asomando únicamente parte de la proa y un mástil, el cual constituye un peligro para los barcos que entran en el puerto, calificando a aquel sector como zona peligrosa.

Los dos únicos ocupantes del barco hundido fueron recogidos en una lancha auxiliar de la autoridad de Marina, y un pequeño perro quedó flotando en la superficie del agua sobre un chaleco salvavidas. ■

PROYECTO DE LOS TRABAJADORES DE ASTILLEROS DE CADIZ

CADIZ.—La Comisión de Coordinación Sindical del Comité de Empresa de Astilleros Españoles, S. A., de Puerto Real, se ha reunido con el gobernador civil accidental de Cádiz, señor Fernández y Ruiz de Villegas, a quien le han presentado un proyecto de acciones sobre el sector naval.

El proyecto recoge una serie de medidas encaminadas a conseguir la reactivación del sector naval, la apertura del centro de reparaciones de la factoría de Matagorda y la creación de nuevos puestos de trabajo y nuevas industrias en la bahía gaditana. ■

(Sigue CRONICAS NACIONALES en página 27)

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Pedidos (contra reembolso)
al Gabinete de Información
y Publicaciones del Instituto
Social de la Marina.
Génova, 24. Madrid-4.

EL MISTERIOSO MUNDO DE LOS ARRECIFES DE CORAL

PARA los marinos de ayer, los arrecifes de coral eran las más mortales de las trampas del océano. Antes del descubrimiento de América por Cristóbal Colón, los arrecifes de coral eran desconocidos. En la noche de Navidad de 1492, el barco insignia de Colón, el "Santa María", fue víctima de unos puntiagudos arrecifes cercanos a la costa de Haití.

Para los hombres-rana, los arrecifes son un mundo aparte; un mundo de brillantes colores, cortantes salientes, e incluso, sonidos, que constituye la vida. Es un mundo de 100 billones de especies animales, viviendo unas sobre otras, unas de otras, o unas dentro de otras. Existen animales de piedra, gelatina, concha o esponja; también hay animales hechos de porcelana, de cabello de ángel, de azúcar o de pieles; animales de encaje y animales de pétalos de flor.

Las madréporas son los arquitectos de este mundo, producto de su extraña inspiración. Hace millones de años, antes de que conociéramos el mundo como lo conocemos hoy en día, eran rápidos trabajando, construyendo castillos embrujados sobre los restos de sus antecesores.

Los biólogos, bastante poco poéticos, llaman a estos animales celentéreos (que significa de intestinos huecos). Dentro de esta rama incluyen a los antozoides, que comprenden los corales y todos los organismos parecidos a ellos. Además de los corales, que son pólipos, existen otros animales de intestinos huecos, como las esponjas y las gorgonas. Entre los celentéreos también se incluyen animales de intestino movable con grandes cavidades, tales como las medusas.

Como uno bien puede observar, el poeta está equivocado cuando canta a "los arrecifes de corales". Un título de indudable armonía, pero también podría haber encabezado su soneto con algo como esto: "Sedentarias colonias de celentéreos, pólipos, madréporas, excoriácidas con una concha exterior calcárea".

PEQUEÑOS ANIMALES LLAMADOS CORALES

Contrariamente a lo que se pensó durante largo tiempo, los corales no son plantas, sino animales. (Para ser más precisos, los únicos animales que pueden ser llamados realmente corales son los delgados y ramificados: el coral rojo del Mediterrá-

(Pasa a la pág. sig.)





Tortuga marina de Florida.

EL MISTERIOSO MUNDO DE LOS ARRECIFES DE CORAL



El buceador encuentra en el fondo del océano la maravillosa selva.



El gran arrecife, rodeado de aguas turquesas.

(Viene de la pág. ant.)

neo, el rosa del Japón, el negro de Hawai y el mar Rojo. Los corales responsables de los grandes arrecifes se llaman madreporas.)

Individualmente, la madrepora es un animal carnívoro, consiste en un tubo de carne, un pólipo, una pequeña cavidad digestiva que tendrá unos cuantos milímetros de longitud, ramificada en su interior, y con una boca anal en su parte superior y coronada de pétalos como una flor, rodeada de unos pequeños tentáculos. Este animal es carnívoro, sus pétalos son tentáculos que paralizan, pero es su boca la que

ingiere el plancton, pequeñas larvas crustáceas, en su cavidad digestiva, donde la comida se descompone, lo no necesario y alimenticio se expulsa por el mismo orificio. Esta boca anal sirve también para emitir los huevos en su proceso de reproducción.

En el otro extremo tiene un pie, que es una especie de pedúnculo adherente a una sólida base, generalmente la masa calcárea compuesta de los esqueletos de las anteriores generaciones.

En su juventud, en su estado de larva, el pólipo coralino se deja conducir por la corriente como una medusa. Pero pronto el

(Pasa a la pág. sig.)



(Viene de la pág. ant.)

coral se fija por sí mismo a una base, convirtiéndose en un animal sedentario en su forma adulta. A su vez, comienza a segregar un esqueleto calcáreo y se encierra a sí mismo en una especie de concha o armazón protector.

Algunos corales son independientes. Pero las madréporas, formadoras de los arrecifes de coral, son organismos coloniales que van continuamente de uno a otro, en una infinita variedad de masivas estructuras. Debido al incesante trabajo de las sucesivas generaciones y a la acumulación de sus respectivos esqueletos, los arreci-

fes de corales forman verdaderas islas.

¿Cuántos millones de metros cúbicos de coral hay en el mundo? Nadie lo sabe con exactitud, pero el coral es uno de los materiales más comunes en el globo.

Los corales, de una forma u otra, se encuentran en todos los mares y océanos, pero las madréporas responsables de los arrecifes sólo pueden sobrevivir en las profundidades de las aguas tropicales (a unos 10 ó 15 metros de profundidad), donde todavía encontramos aguas cálidas (a unos 20 grados centígrados). Por esta razón, los arrecifes de coral sólo se encuentran entre los 28 grados de latitud Norte y los 28 de

latitud Sur. Son muy delicados. El agua debe ser cristalina. El sol es necesario para los corales, porque dentro de cada pólipo hay varias especies de algas viviendo con ellos en simbiosis. Las algas proveen al coral de oxígeno y ciertas sustancias químicas necesarias para su digestión; el coral, a su vez, las protege. Puesto que las algas son plantas, debe existir la suficiente luz para realizar la fotosíntesis. El coral necesita también aguas movidas, con corrientes y olas que les lleve el oxígeno y el plancton que necesita.

En 1834, Charles Darwin, en el transcurso de su viaje alrededor del mundo a bordo

del "Beagle", observó tres tipos diferentes de bancos de coral: uno de ellos se despliega en forma de abanico desde la costa en una masa compacta; otro de los tipos, la barrera de arrecifes, está separada de la tierra por un canal, y el tercer tipo, los atolones, forman círculos de coral, interrumpidos, a veces, por una o dos aberturas, rodeando un lago de aguas tranquilas.

Dada su necesidad por las aguas soleadas y cristalinas, ¿cómo es que los corales son capaces de construir arrecifes a profundidades que exceden los 1.000 metros? De nuevo fue Darwin quien nos dio la úni-

(Pasa a la pág. 23.)

ARRECIFES DE CORAL





(Viene de la pág. 21.)

ca explicación probable a este misterio. Los atolones y las barreras de arrecifes, de acuerdo con él, descansan sobre restos de arrecifes coralinos que, en algún tiempo, estuvieron muy cercanos a la superficie. Con el tiempo estos arrecifes se han ido hundiendo por la subida del nivel de las aguas. Gradualmente, según tiene lugar este fenómeno, el coral continúa creciendo y creciendo, manteniendo el mismo ritmo y dirigiéndose hacia esas aguas superficiales bañadas por los rayos de sol. Según ocurre esto, la distancia entre los arrecifes y la costa es cada vez mayor; en el caso de los atolones, la isla puede estar completamente sumergida en el agua, mostrando no más que una corona de coral que va saliendo por la superficie.

La teoría de Darwin sobre la sumersión

ha sido científicamente confirmada. En el atolón de Eniwetoka, simples tubos fueron conducidos por las múltiples cavidades del coral fósil. Finalmente, a una profundidad de 1.200 metros, el tubo se encontró con la superficie de una roca volcánica, indicando el hecho de que allí había existido una isla en donde el coral había comenzado a crecer y continúa creciendo generación tras generación.

Los atolones se encuentran a través del océano Pacífico. Los arrecifes de coral en Polinesia, que se encuentran en un proceso gradual de convertirse en islas. En el Caribe, largas filas de arrecifes crecen de las islas, como el Banco de Plata y el Gran Banco de las Bahamas. La mayor de todas es la Gran Barrera, situada al Este de las costas australianas.

(Pasa a la pág. 25.)



Un pez ardilla se oculta bajo una masa de coral.

Los colores brillantes del coral atraen a las madréporas.



Los corales construyen las más caprichosas formas.



ARRECIFES DE CORAL



(Viene de la pág. 23.)

LOS ARQUITECTOS DE LOS JARDINES SUMERGIDOS

Los ladrillos son los esqueletos calcáreos de la albañilería, pero el entramado de los edificios está, a menudo, atravesado por ventanas, rellenas con los restos de las conchas y caparazones de otros pequeños animales. El completo edificio podría resultar susceptible de desintegrarse si no fuera por el hecho de que los constructores lo han afirmado mediante depósitos de carbonato cálcico. Entre estos constructores se incluyen las algas, las gorgonas y los corales incrustados, que arrojan su argamasa sobre los arrecifes, cimentándolo en una compacta y sólida pared.

Como el resto de los animales, la vida de los corales es una constante batalla por sobrevivir. Noche y día, mientras los pólipos construyen sus complicadas casas, otras fuerzas trabajan para echar por tierra sus esfuerzos. Las más destructivas de estas fuerzas son las olas. Cada año los huracanes y las olas destruyen largas secciones de arrecifes de coral, cuyos restos son barridos al interior del canal. Las largas cantidades de agua caída en el curso de las torrenciales y prolongadas tormentas diluyen la concentración de sal necesaria para mantener la vida de los pólipos, convirtiendo la vida coralina en un vasto cementerio marino. Los animales y las plantas atacan también al coral en orden de asegurar su propia supervivencia; los mayores saboteadores son: los gusanos, que abren tortuosos corredores a través de la masa de coral; los moluscos, que la perforan; las almejas gigantes, que se esconden en las fi-

El pez ángel es el más curioso de los habitantes del arrecife.

(Pasa a la pág. sig.)



En un plazo de un siglo, lo que hoy es arrecife será isla en las costas de Florida. Las embarcaciones que los pescadores utilizan en aquella zona tienen un diseño especial, con plataforma de vigía.

ARRECIFES DE CORAL

suras, incrementando su profundidad, y el pez payaso, que con sus brillantes colores arrebató los blandos cuerpos de los pólipos de su esqueleto rocoso.

En la incesante batalla en contra de todos estos factores destructivos, los laboriosos corales salen siempre vencedores. A sus edificios les dan una variedad ilimitada de formas, construyendo de piso en piso.

CONSERVADORES Y DECORADORES

En estas construcciones masivas, cientos de habitantes hacen sus casas. Son los animales sedentarios, como los moluscos y las esponjas. También se encuentran las gorgonas, que cambian continuamente de tono: amarillo, azul, rojo o blanco.

De todos los oasis del mundo, los arrecifes de corales son los más populares. La Naturaleza se desarrolla allí con toda exuberancia. Uno puede encontrar los más extraordinarios especímenes de invertebrados no sedentarios, algunos de los cuales alcanzan proporciones gigantescas.

Pero las especies más espectaculares de estos arrecifes son, sin duda alguna, los peces. Viven, exclusivamente, de un arrecife en otro. Estos peces, a diferencia de los de grandes profundidades, están muy acostumbrados a realizar rápidas maniobras. Pero dejando a un lado estas características mundanas, sus más excitantes diferencias residen en la diversidad de formas, co-

lores y hábitos que exhiben. Muchos de ellos son maestros en el arte del camuflaje. La especialización de los peces de los arrecifes alcanza su apogeo con los que viven en simbiosis con otras criaturas, como la "demoiselle", que vive dentro de los tentáculos de las anémonas de mar. El pez mariposa, llamado "cuatro ojos", parece tener varios ojos: mientras que los verdaderos tienen un círculo negro rodeándolos, sus coloraciones sirven para confundir a sus enemigos presentando el aparente aspecto de una enorme cabeza.

Entre las cientos y cientos de especies que viven en los arrecifes, existen algunas que tan sólo los expertos han podido ver. Recientemente, los biólogos, estudiándolos de noche, han conseguido descubrir una nueva población, incluso, dos poblaciones, que sólo se dejan ver por la noche.

Los conductores deportivos tratan modestamente de aprender los misterios de los arrecifes. A una profundidad de tres a diez metros se pueden observar movidas por la continua oscilación de las olas, que son el pulso del mar. Transmiten una pacífica sensación de ligereza, de vivir en otro universo, con otra dimensión. Lo único que el conductor puede hacer sobre los arrecifes es abrir sus ojos, abrir su mente. Puede admirarlo y tratar de comprender el milagro de la Naturaleza. ■ SIPA/EUROPA.

El "snapper" es el pez más suculento del Caribe.



Canarias

"PESCAR EN AFRICA ES PESCAR EN EL INFIERNO"

El patrón del pesquero canario "Tela", herido al ser ametrallada su embarcación cuando faenaba frente a la costa africana, fue ingresado en una clínica de la capital Gran Canaria, tras ser transportado hasta el puerto de Las Palmas por el pesquero "Playa de Mogán", escoltado por el buque de la Armada "Nautilus".

El patrón del "Playa Mogán", Francisco Hernández, para quien pescar en la vecina costa africana es como hacerlo en el infierno y quien afirma que la inseguridad atemoriza a quienes tienen que hacerlo, ha relatado que su embarcación se encontraba a unas cuatro millas del "Tela", y que por la fonía escucharon los disparos de ametralladora. "Eran ráfagas largas. En medio de este tiroteo, también escuchábamos voces angustiosas, de auxilio, por lo que enfilamos en seguida rumbo al 'Tela'".

El señor Francisco Hernández relata: "El tiempo era despejado y vimos perfectamente dos coches todo-terreno que efectuaban operaciones. Si me llaman a jurar diría que eran de las fuerzas marroquíes, pero al mismo tiempo es un interrogante pensar que no es posible que estas fuerzas dispararan en un campo de pesca autorizado precisamente por Marruecos".

Señala que recogieron al patrón herido del "Tela", que había perdido mucha sangre por la perforación del muslo por el plomo. La corbeta de la Armada española estaba a unas treinta millas del hecho y se acercó para que su médico atendiera al herido.

El patrón del "Playa de Mogán" dijo que los del "Tela" le contaron que habían visto en la zona costera personas que hacían señales con las manos, creyendo podían ser algunos compañeros de otro barco que demandaban auxilio, y que cuando fueron a prestarles auxilio, se vieron sorprendidos por las ráfagas de las ametralladoras.

LLEGADA DEL "TELA"

ARRECIFE DE LANZAROTE.—El pesquero de la flota lanzaroteña "Tela", que fue ametrallado el 16 de agosto en la costa sahariana, arribó sin novedad, al puerto de Arrecife, remolcado por el mercante español "Kaolino".

Para llegar a Arrecife, el "Tela" pasó treinta horas de dificultosa navegación desde Cabo Leven, a causa de alguna pequeña vía de agua como consecuencia de los impactos de bala recibidos en el casco.



Uno de sus tripulantes, Emiliano Vizcaino Marrero, manifestó que, sobre las cinco de la tarde del miércoles, unos quince hombres de raza mora, vestidos de blanco y uno de ellos de azul, les gritaron desde tierra con los brazos alzados, mostrando pañuelos blancos, como si pidieran auxilio.

El "Tela" navegó entonces hacia la costa para ayudarles, según la versión del mismo tripulante, al pensar que se trataba de naufragos, y cuando el pesquero se encontraba a una milla del litoral, desde tierra abrieron fuego de metralla contra el barco, hiriendo al patrón, Andrés Parrilla, que se encontraba en el puente de mando. El resto de la tripulación se protegió tirándose sobre cubierta.

Vizcaino explicó también que cuando, tras veinte minutos de incesante tiroteo, el "Tela" giró en redondo para huir de los disparos, las metralletas apuntaron hacia la popa del pesquero, y algunas balas traspasaron el departamento de cocina allí situado, salvándose el cocinero al arrojarlo inmediatamente al suelo.

Finalmente, el mismo testigo declaró, al ser preguntado sobre la identificación de los agresores, que por la indumentaria que llevaban le parecían hombres del Frente Polisario, aunque no podía asegurarlo, pero sí afirmó con seguridad que las personas que les agredieron desde la costa africana no vestían uniformes militares. ■

DOS BARCOS ESPAÑOLES EMBARRANCARON EN LA COSTA DEL SAHARA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Otros dos barcos acaban de embarrancar en la vecina costa de África, en el litoral del Sahara. Uno ha sido el sardinal "Tiale", de la firma Hijos de Angel Ojeda, que embarrancó cerca de Cabo Juby el viernes 28 de julio. Afortunadamente, sus 27 tripulantes, casi todos residentes en Huelva, pudieron ganar la costa sin registrarse ninguna novedad,

siendo recogidos por una patrulla militar marroquí que salió de Tarfaya con el fin de conducirlos hasta El Aaiun. Desde esta capital fueron repatriados en un vuelo de las Líneas Royal Air Maroc hasta Las Palmas, donde llegaron sin novedad. En cuanto al barco, se intenta recuperarlo, para lo cual se encuentra a su lado desde la noche del sábado 29 el remolcador alemán "Caribic". También hay que destacar que nada más conocerse la noticia del embarrancamiento del "Tiale", varios barcos acudieron en su auxilio, destacando la patrullera de la Zona Marítima de Canarias "Villaamil", que estuvo cerca velando por la seguridad de los tripulantes, siendo relevada posteriormente por el remolcador, también de la Armada, "RA-2".

El otro barco que también embarrancó en la costa del Sahara fue el "Lashercias", unidad dedicada al tráfico de cabotaje entre Canarias y los puertos de El Aaiun, Villa Cisneros, Nouadhibou y Nouatchoff. Era propiedad del armador local don Luis Rodríguez Darías, y llevaba a bordo, en el momento del embarrancamiento, una partida de carga general con destino al puerto de Villa Cisneros. Encalló en la noche del pasado domingo día 30, a la altura de Punta Leven. Nada más conocerse la noticia, varios barcos acudieron en su ayuda, entre ellos el factoría "Pontevedra", así como el destructor de la Armada "Méndez Núñez". Sus siete tripulantes pudieron alcanzar la costa, y una patrulla formada por fuerzas marroquíes y mauritanas, e integrada por 50 "jeeps", procedió a recogerlos con el fin de llevarlos hasta Villa Cisneros, de donde fueron repatriados a esta ciudad, ya que todos ellos residen en estas islas. En cuanto al barco, se da por perdido, ya que se encuentra embarrancado en una zona de arrecifes con mucha rompiente del mar, resultando imposible su salvamento. Hay que destacar que el "Lashercias" fue fletado hace unos meses por el Gobierno Civil de la provincia con el fin de llevar hasta la isla de Santo Tomé los enses y otros utensilios que tenían en Gran Canaria un grupo de refugiados que regresaron de nuevo a aquella isla. ■ JUAN F. FONTE.

LAS FAMILIAS DE LOS PESCADORES DE "LAS PALOMAS" COBRAN MENSUALMENTE UN SALARIO BASICO POR ACCIDENTE

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los familiares de los pescadores del barco español "Las Palomas", secuestrados hace varios meses por el Polisario, cobran mensualmente un salario base por accidente, según informó la Delegación en Las Palmas del Instituto Social de la Marina.

La aclaración está vinculada con una información dada en Las Palmas por el periódico "La Provincia", que se refirió a la situación angustiosa de estos familiares y la ne-

cesidad de que el Gobierno abonase los salarios hasta tanto fuesen liberados para resolver el problema económico.

El Instituto dice asimismo que dicho abono se ha venido efectuando con cargo a los Fondos de la Comisión Permanente de esta Delegación y que se trata de una ayuda graciable que se inició desde la semana siguiente de que los pescadores fueran secuestrados por el Polisario. ■

LA MEDIA LUNA SAHARAUI GARANTIZA EL BUEN TRATO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Hasta que sean liberados, la asistencia y el buen trato a los tripulantes del pesquero español "Las Palomas", que se encuentran en poder del Frente Polisario, ha sido garantizada por la Media Luna Saharaui.

La Cruz Roja de Las Palmas, que realizó gestiones ante la Media Luna Saharaui, ha manifestado por medio de un comunicado que las dos organizaciones están de acuerdo en que la cuestión de la liberación de los pescadores es-

pañoles se enmarca en el ámbito político de las relaciones, aunque ellas estén dispuestas a prestar su colaboración.

Para septiembre está prevista una nueva reunión entre las dos organizaciones en Argel. En la Cruz Roja de Las Palmas se ha abierto un servicio de ayuda para los pescadores, aunque se considera más positivo el envío de mensajes de solidaridad que hagan patente el deseo de su próxima liberación. ■

OFRENDA FLORAL EN LA BAHIA DE LAS PALMAS EN RECUERDO DE LOS MARINOS FALLECIDOS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—Como viene siendo tradicional, y organizado por la delegación del ISM tuvo lugar, a la entrada de la bahía del Puerto de La Luz y Las Palmas, la tradicional ofrenda floral en recuerdo de los marinos fallecidos en acto de servicio. Presidió el mismo el comandante militar de Marina, don Julio Serra Fortún, acompañado del delegado del ISM, don Antonio Betancort González, y otras representaciones de la vida portuaria y marítima de la provincia. Medio centenar de embarcaciones menores se sumaron al acto, siendo arrojadas al agua coronas y ramos de flores, previa una oración que pronunció el capellán de la Casa del Mar, padre Hernández Francés, mientras se hacían sonar las sirenas de los remolcadores y otras embarcaciones asistentes.

Al regreso de la ofrenda, y dentro de las aguas de la bahía, hubo una exhibición de los remolcadores de servicio en puerto en la lucha contra un supuesto incendio, que resultó muy espectacular por la rapidez y destreza demostrada por dichas unidades. ■ JUAN F. FONTE.



Participaron cuarenta y cinco niños canarios CLAUSURA DE UNA COLONIA DE VERANO PARA HIJOS DE MARINOS



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestro corresponsal).—El pasado día 15 de julio tuvo lugar, en la localidad de Puerto Rico, al Sur de la isla de Gran Canaria la clausura de una colonia de verano que organizó la Delegación en esta provincia del Instituto Social de la Marina. A dicha colonia asistieron un total de 45 hijos de marinos y pescadores procedentes de las islas de Graciosa, Fuerteventura, Lanzarote y Gran Canaria. La misma se desarrolló, al igual que ocurriera el pasado año, en el campamento que tiene destacado en dicho lugar la Federación Provincial de Vela, y tuvo una duración de quince días. Las lecciones estuvieron impartidas por un cuadro de monitores compuesto por cinco especialistas de vela, dos de salvamento y dos para actividades diversas. Hay que destacar el tiempo dedicado para la navegación de Optimist y las clases teóricas correspondientes. También se realizaron proyecciones de cine infantil, excursiones marineras, pruebas de auxilio, etcétera.

La clausura del curso estuvo presidida por el comandante militar de Marina de Las Palmas, don Julio Serra Fortún, acompañado del delegado provincial del ISM, don Antonio Betancort González; presidente de la Federación Provincial de Vela, don Joaquín Blanco Torrent, y otras personas vinculadas al deporte y al propio ISM. En dicho acto se hizo entrega de diplomas y licencias de la Federación de Vela, así como los trofeos del ISM a los vencedores de las diferentes competiciones celebradas. ■ JUAN F. FONTE.



Madrid

PESCADOR ENFERMO. ATENDIDO POR BUQUE DE LA ARMADA EN ALTA MAR

MADRID.—Un marinero del pesquero "Mar de Altea", que se encontraba faenando en aguas del banco sahariano, tuvo que ser rescatado y asistido, en grave estado de salud, por el destructor de la Armada "Roger de Lauria", que prestaba servicios de vigilancia en la zona.

El marinero, que posteriormente se comprobó presentaba perforación de estómago, fue asistido por los servicios médicos del buque de la Armada, siendo transbordado al mismo y evacuado a Las Palmas de Gran Canaria, donde quedó hospitalizado en un centro médico. ■

Tenerife

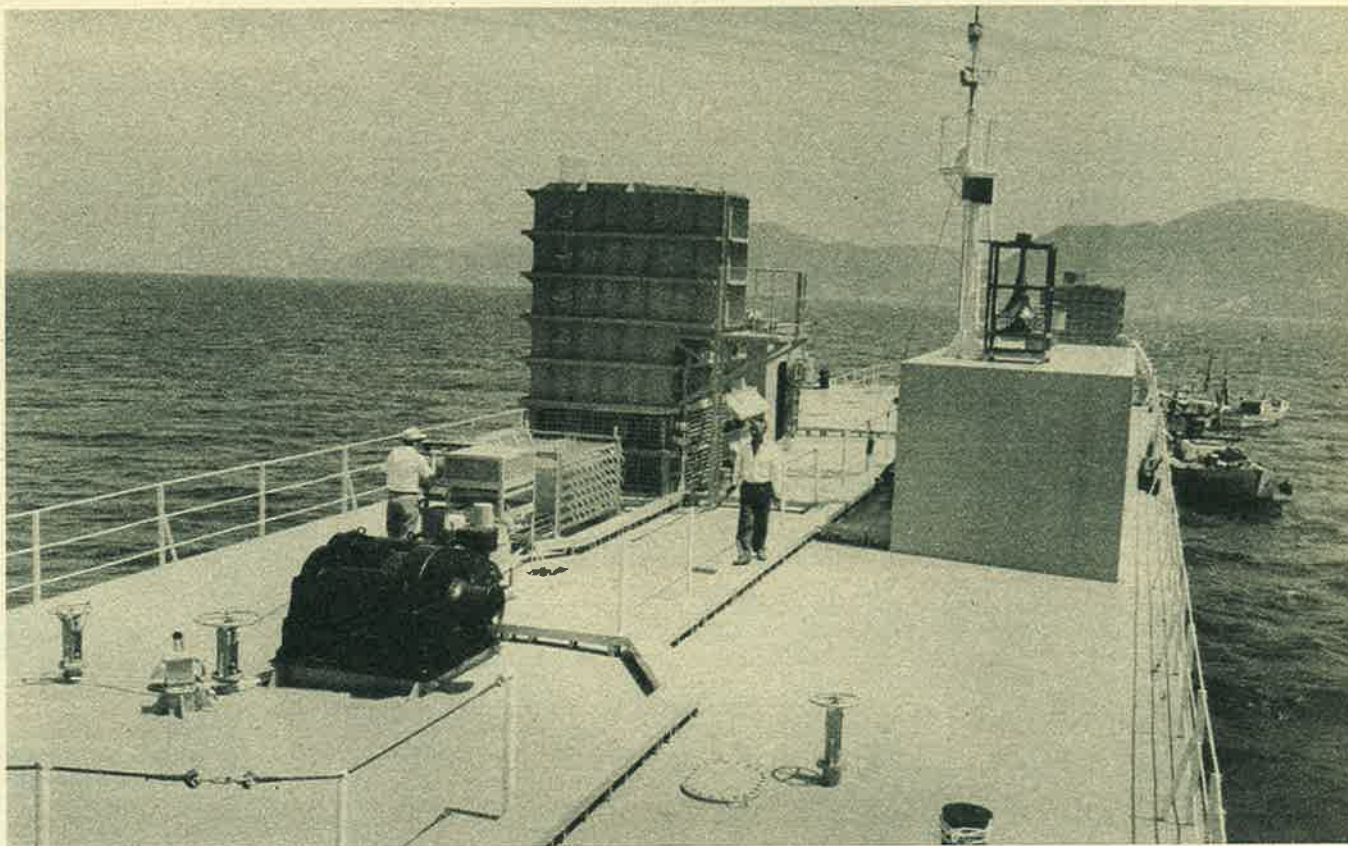
LA FLOTA ATUNERA SE HACE A LA MAR

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Solucionado el conflicto provocado por el descenso en los precios del atún, la flota pesquera tinerfeña se ha hecho de nuevo a la mar, tras permanecer quince días fondeada en puerto.

Según manifestó el presidente de la Asociación de Armadores Atuneros, Pedro Sánchez Ramos, las industrias conserveras están pagando ya el kilo de atún listado a 27 pesetas, es decir, siete más de las que se pagaban anteriormente y que motivaron la huelga. ■

LAS OLAS DEL MAR GENERAN ELECTRICIDAD

Japón, con recursos limitados para obtener energía, inició hace dos años experimentos para buscar electricidad en las olas del océano. Una estructura flotante, similar a un petrolero de 3.000 toneladas, con tres turbo-generadores de 80 metros de longitud por 12 de ancho que consiguen, que con el aire provocado por las olas en su movimiento contra la estructura, recogido y comprimido, el funcionamiento y la consecución de energía eléctrica (EUROPA PRESS).



Crónica de Irlanda

LA "EMPRESA DE INGLATERRA" DE FELIPE II

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—Un libro aparecido en Irlanda últimamente habla en favor de un mejor entendimiento entre los pueblos irlandés y español mediante el mejor conocimiento de su historia marítima. Su título es "La Armada en Irlanda", escrito por un periodista dublinense bien conocido, Niall Fallon. Muy bien ilustrado, con reproducciones de las cartas marítimas convenientes, el autor traza en sus menores detalles el destino de los buques de la Armada Invencible de Felipe II de España, naufragados en la costa de Irlanda en 1588, y el de sus tripulantes (la mayor parte ahogados o muertos, bien por los soldados ingleses, o por los habitantes de las regiones costeras, que no se daban cuenta que los españoles eran sus mejores amigos en la larga lucha de los irlandeses contra el Gobierno inglés y los aventureros-conquistadores ingleses, llegados para hacerse propietarios de grandes fincas en Irlanda, imitando las hazañas de los conquistadores españoles en el nuevo mundo.)

Poco a poco, después de siglos de ignorancia, la verdad más o menos definitiva respecto de uno de los acontecimientos más interesantes de la historia marítima mundial está apareciendo, y se espera que para el año 1988, cuarto centenario de la expedición, tendremos al fin y al cabo un cuadro detallado, bien equilibrado y sin prejuicios de la "Empresa de Inglaterra" del Rey Felipe II. A este objeto habrá contribuido muy bien el libro de Niall Fallon.

La parte más excelente del libro es la descripción de cómo Juan Martínez de Recalde, el número dos de los jefes españoles después del duque de Medina-Sidonia, mostró una maestría inigualada de su profesión zafándose con su galeón "San Juan" de una tempestad increíble en el estrecho de Blasket, costa del condado de Kerry, superficie de agua conocida como la más peligrosa en los alrededores de esta isla. (Fueron destrozadas allí precisamente otras unidades de la Armada.)

Después de leer el libro y oír las discusiones y polémicas que suscita, parece que la cuestión de la competencia de los oficiales, marineros y almirantes españoles está ahora definitivamente resuelta en su favor.

Sabemos ahora lo necesario sobre los cañones de las dos flotas, sobre cuánto costó la expedición, sobre los lugares donde la mayor parte de los buques que no volvieron a España perecieron y sobre el destino de los supervivientes. Quedan por saber pormenores de la construcción de los buques de las flotas, sobre todo de la española, con su gran variedad de buques, de la Península Ibérica, napolitanos, florentinos, venecianos, y así quizá descubriremos exactamente por qué las pérdidas mayores de la flota española fueron sufridas por la escuadra levantina del almirante Bertendona. Cada libro sobre el tema que aparece después de la última guerra mundial muestra más claramente el gran valor de los marineros de las dos Armadas, y hasta qué punto era absolutamente imposible la tarea impuesta por el Rey español a sus almirantes, marineros y buques; a menos que —cosa inesperable— sus adversarios, ingleses y holandeses se rindiesen sin combatir.

Se celebró durante el pasado mes la reunión anual de la organización de los patrones de los mayores buques de pesca del país. El secretario, Joe Murrin, declaró con

claridad que su organización no se opondría al desembarco en puertos irlandeses de pescado capturado por buques de pesca de otros países de la Comunidad Europea, a condición que dicho pescado fuese conservado en fábricas irlandesas creando así empleos en dichos puertos. Parece que al entrar España en la Comunidad, se abrirán grandes oportunidades de una cooperación estrecha entre industriales irlandeses y la flota de pesca española, calidades las de esta última que Arthur Reynolds, redactor de "The Irish Skipper" no cesa de elogiar después de su visita reciente a los puertos de la costa septentrional española.

Como tantos otros astilleros del mundo, los dos grandes de Irlanda, el de Belfast y el de Cork, se declaran pesimistas respecto al porvenir, pues tienen trabajo hasta el año 1980, en vez de a cinco años como hasta ahora. El astillero de Cork recibirá la competencia de astilleros japoneses.

El museo marítimo irlandés abierto por el Instituto Marítimo en la antigua iglesia de los Marineros, en el puerto de Dun Laoghaire próximo a Dublín, obtiene gran éxito con grupos de visitantes diariamente de casi todos los países del mundo. Próximamente, el Presidente de la República visitará oficialmente el museo. Entretanto, el Instituto prepara un documento sobre la necesidad de un entrenamiento más riguroso de nuestros pescadores y de una atención más cuidadosa en barcos de pesca para con las cuestiones de salud a bordo.

Para terminar, este ha sido el verano más lluvioso desde hace veinticinco años. ■
J DE COURCY IRELAND.

EFFECTOS NAVALES

PAULINO FREIRE, S. L.

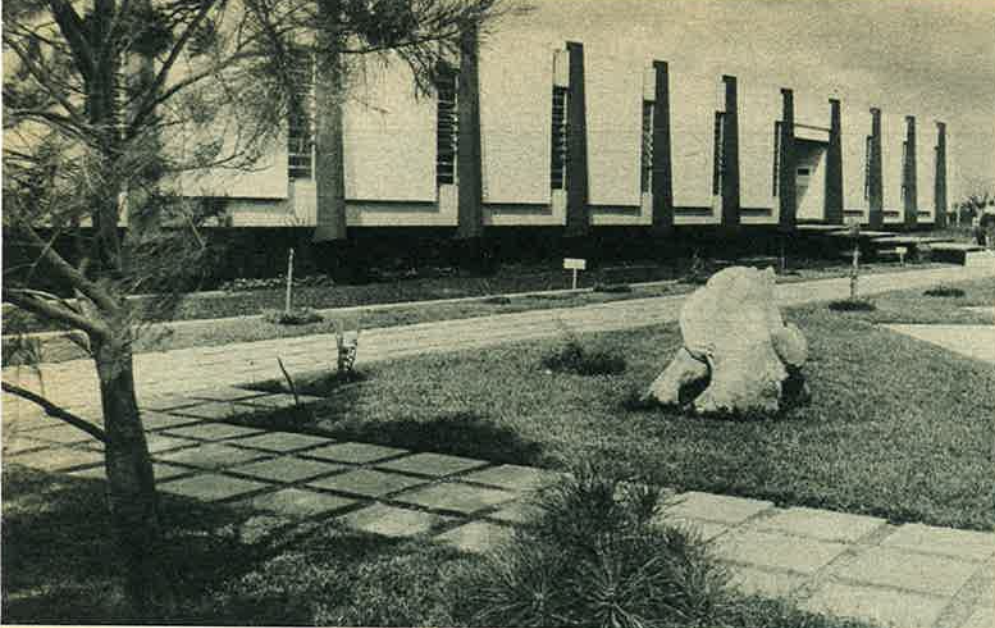
Lubricantes,
cables cabullería,
pinturas,
ferretería naval,
etcétera.

SUMINISTROS
A LA MARINA
EN GENERAL

Santo Domingo, 1

Tels. { 27 40 00
27 44 04

CADIZ



Uno de los mejores de América del Sur cumple veinticinco años

EL MUSEO OCEANOGRÁFICO DE RIO GRANDE

El Museo Oceanográfico de Río Grande es, en su género, uno de los más completos de América del Sur, y el único de Brasil. Creado en 1953 por los profesores Elízer de Carvalho Rios y Boaventura N. Barcellos, completa, este año, sus veinticinco años de existencia, y es hoy una realidad científica de incalculable valor para el estudio y la investigación de los asuntos del mar.

Está ubicado en la ciudad de Río Grande (Estado do Río Grande do Sul), que cuenta con el puerto comercial y pesquero más importante del Sur de Brasil, y pertenece a la Fundación Universidad de Río Grande —una "Universidad con vistas hacia el mar".

Lo que más se destaca en esa institución científico-cultural es su colección de moluscos, que alcanza 120.000 ejemplares. Su extensa y bella exposición de conchas incluye

algunas rarísimas, como la *Conus gloriamaris* (único ejemplar existente en América del Sur), *Conus bengalensis*, la "concha-escorpión", de la cual existen apenas 15 ejemplares conocidos en el mundo y una concha dorada que es símbolo de poder en las islas Fidji.

Además de los moluscos, posee una sala de cetáceos, en donde pueden apreciarse esqueletos de animales marinos de gran porte, y una variada colección de peces, entre los cuales llama la atención una *miragaia* (*Pogonias cromis*, fam. *Scianidae*), capturada por los pescadores locales, que presenta un tumor craneano responsable por la deformación ósea que le da "aspecto humano".

El Museo Oceanográfico mantiene intercambio con prácticamente todas las instituciones similares del mundo. ■



"Miragaia" (*Pogonias cromis*) (derecha), expuesta en el Museo y que presenta una deformación ósea, resultante de un tumor craneano, que le da "aspecto humano". Sobre estas líneas, el Museo, en Río Grande do Sul (Fotos: JOSE TELLES).

INTERESES DE ALEMANIA EN LA III CONFERENCIA DE DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

HAMBURGO (De nuestro corresponsal).—Hace tres meses se inauguró en Ginebra, en un nuevo período de sesiones, la III Conferencia de Derecho Marítimo, inaugurada en 1974 en Caracas. La República Federal de Alemania es uno de los 150 países participantes en esta Conferencia de la cual debe salir una Convención General sobre Derecho Marítimo.

Apenas iniciada la Conferencia en Ginebra, el Ministerio Federal de Relaciones Exteriores alemán facilitó a la prensa una información que fue publicada por el "Frankfurter Allgemeine Zeitung" en la que se ofrecía una panorámica de conjunto del punto de vista alemán.

EQUILIBRIO DEL PROBLEMA PESQUERO

La República Federal Alemana —decía el informe— se ve en una posición difícil, dada la escasa longitud de sus costas, pero como país miembro de la Comunidad Económica Europea puede confiar, sin embargo, en un acceso paritario a todas las costas de los países comunitarios, perteneciendo en este sentido al grupo de Estados favorecidos por la creación de zonas económicas exclusivas. Pero esto es poco. Alemania necesita establecer convenios con otros países costeros de forma que los caladeros ultramarinos tradicionales queden abiertos a la flota pesquera alemana. Es cierto y comprensible que los países continentales perjudicados desde el punto de vista geográfico, no estén dispuestos a aceptar el régimen de las nuevas zonas económicas, si no se les garantizan allí ciertos derechos de captura. Hallar en este terreno el equilibrio adecuado es una de las más importantes

tareas a llevar a cabo por la III Conferencia de Ginebra.

TECNICA "OFF-SHORE" Y MINERIA ABISAL

Como productora de técnica "off-shore", es decir, de instalaciones y aparatos para la navegación, la extracción de petróleo y la pesca, la República Federal está interesada en la puesta en marcha de todas las posibilidades y recursos que resultan del aprovechamiento económico y de los derechos de explotación de los países pesqueros.

En este aspecto, interesa mucho a la República Federal el régimen bajo el que serán puestos los recursos minerales de las profundidades abisales, la llamada "herencia común de la Humanidad". Tal interés se basa no sólo en las necesidades que Alemania tiene de materias primas, sino sobre todo en el hecho de ser una de las pocas naciones industrializadas que están en trance de resolver los problemas tecnológicos que plantea la minería abisal.

COLABORACION CORRECTA Y COMPROMETIDA

Como ha venido haciéndolo hasta ahora, Alemania está dispuesta a prestar una colaboración correcta y con "engagement" a la III Conferencia, abogando por un régimen del fondo del mar que permita a las empresas alemanas, y a otras, el acceso a ese fondo del mar. En unión de otros países igualmente interesados, intentará conjurar el peligro de burocratización de las investigaciones marinas o de la reglamentación excesivamente parcial de las mismas. ■ MANUEL NOALES.

**FELIZ REGRESO
con las bodegas llenas**

radares
radiogoniómetros
sondas sonar
navegación por satélite

Solicite amplia información al Representante para España:
MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.
Claudio Coello, 50. Madrid-1. Teléf.: 225 74 83 Telex: 22884 MOCUR-E
O a nuestros Distribuidores en los principales puertos españoles.

FURUNO®
SU SEXTO SENTIDO

Dos recientes estudios científicos, uno en inglés y el otro en español, aparecidos simultáneamente, aclaran muchos aspectos de aquella famosa y tantas veces comentada marea roja ("Purga de mar") de otoño de 1976 (recordamos en especial el artículo publicado en nuestro número 136, páginas 10-11, por los alumnos de Tecnología Pesquera de la Universidad de Santiago) que tuvo gran incidencia económica sobre el mejillón gallego. Como se sabe, a causa de ella se llegó incluso a prohibir durante un mes la total comercialización de nuestros

mejillones y hubo necesidad de retirar del mercado algunas conservas preparadas durante la marea, aunque sin mayores consecuencias. El carácter eminentemente científico de ambos trabajos interesa a los lectores de "Hoja del Mar", por lo cual extractamos de los mismos algunos aspectos prácticos, con la esperanza de que contribuya a centrar y aclarar ideas a un tema de enorme importancia económica y sanitaria, pero cuyas causas remotas son imprevisibles factores naturales ajenos a nuestra voluntad.

DOS RECIENTES ESTUDIOS SOBRE EL MEJILLON GALLEGO Y LA MAREA ROJA DE OTOÑO DE 1976

El primero de los citados trabajos (aunque su aparición fue simultánea) se debe a los profesores Bates, Kostriken y Rapoport, del célebre Departamento de Química de la Universidad de California, en Berkeley, **"Sobre la presencia de saxitoxinas y otras toxinas"**. Como es sabido, los dinoflagelados son minúsculos animales que, dentro del plancton marino, dan origen —a veces— a la llamada vulgarmente "purga de mar" o "marea roja". Son factores naturales y básicos en la cadena alimenticia de la que se alimentarán los moluscos y otros animales; pues bien, en algunos casos, estos dinoflagelados llegan a ser peligrosos, por acumular toxinas y esto es lo que estudian los citados investigadores norteamericanos. Para ello trabajaron con cultivos de distintos tipos de dinoflagelados que lograron cultivar en la famosa Scripps Institution of Oceanography, en La Jolla (California), utilizando para ello luz artificial y temperaturas controladas. La cosecha de dinoflagelados conseguida se concentró por centrifugación y se conservó liofilizada, consiguiendo así una reducción de diez veces menos. Conjuntamente con estos dinoflagelados, que podemos considerar logrados artificialmente, los citados investigadores trabajaron con muestras recogidas durante las distintas mareas rojas surgidas en las costas norteamericanas desde el año 1969 y posteriores.

Dentro de estos estudios, donde comparan a nivel internacional diversas toxinas producidas por mareas rojas, prestaron precisamente gran atención a la citada de otoño de 1976, ocurrida —como dijimos— en las costas gallegas. Ante la imposibilidad de trabajar con plancton, analizaron muestras de mejillón suministradas especialmente por el doctor López Capont. Interesante es que los autores norteamericanos plantean los análisis de estos mejillones gallegos no sólo bajo el tradicional bioensayo con ratones de laboratorio, sino también con métodos químicos desarrollados —en gran parte— por ellos mismos, así como mediante pequeños pescados (las **Gambusias**, de 2-3 cm.) de acuario, que presentaron una sorprendente resistencia a altas dosis de estas toxinas, tema éste de amplias posibilidades. Recordemos que la dosis letal para el hombre es de sólo **un miligramo de saxitoxina**, es decir, nos encontramos ante uno de los venenos más fuertes dentro de estas categorías.

Es de resaltar —y así lo hacen frecuentemente los autores norteamericanos— que los dinoflagelados de las mareas rojas pueden presentar varias toxinas mortales, lo que explica el confusionismo que hay sobre resultados, precisamente su trabajo se orienta hacia la identificación química de estos venenos. Con palabras

de los autores, **"se necesitan cuidadosos estudios para identificar y cultivar los dinoflagelados responsables de estas mareas tóxicas, pues son de un valor muy limitado las observaciones que figuran en muchos trabajos"**.

Concretándonos un poco más a los mejillones gallegos estudiados en la Universidad de Berkeley (California), los autores comentados citan los interesantes y recientes trabajos de los alemanes Mebs, Simon, Gemmer y Stile precisamente sobre las intoxicaciones de Frankfurt con mejillones españoles. No obstante, resaltan y esta cuestión tiene mucha importancia y obliga necesariamente a revisar algunas de las apresuradas afirmaciones que se hicieron hace dos años en España, que lo verdaderamente interesante no es que los mejillones gallegos fueran tóxicos durante el periodo —más bien corto— de la marea roja, sino la incidencia que los procesos de fabricación (y de un modo más concreto la proporción de sal, siempre variable) pueden tener sobre las cifras de bioensayos con ratones, lo que pone en entredicho muchos de los análisis y aconseja una vez más la revisión de los mismos. En fin, con lo que antecede, aunque sólo se extraje brevemente el excelente trabajo de la Universidad de Berkeley, creemos que los lectores tienen una perspectiva sobre la categoría de su contenido y la importancia de un tema, la intoxicación de nuestros mejillones por mareas rojas, que merece ser enfocado con la más exigente sistemática científica, terminando ya con ligeras apreciaciones, —muchas veces— de trabajos ya antiguos.

El otro trabajo sobre el tema, que según decíamos al principio apareció simultáneamente con el anterior, se debe al profesor Francisco López Capont, frecuente y apreciado colaborador de estas páginas de "Hoja del Mar". Apareció publicado en la revista **"Agroquímica y tecnología de alimentos"** (CSIC, Valencia), concretamente en el volumen 18, páginas 47 a 63, correspondiente al último número de marzo de 1978. Es difícil resumir tan interesante trabajo, pues todo él está en forma muy concreta, ya que su razón de ser es una puesta al día basada en 61

citas bibliográficas y la amplia experiencia del autor sobre ese tema. Por ello, dado que la revista, aunque especializada, es de amplia difusión en bibliotecas, vamos a ir citando tan sólo algunos detalles de los diversos capítulos del trabajo.

Así, en la introducción hace referencia a la marea roja de octubre de 1976, con los distintos casos hospitalizados en España y extranjero, recordando la preocupación internacional de que ahora ante el hecho de que se acusa una mayor incidencia de mareas rojas en los últimos años (y no precisamente en España) se teme a que su incremento se deba a contaminaciones industriales.

No cabe duda que los antecedentes históricos (capítulo II del trabajo comentado) son muy interesantes; iniciada con las plagas bíblicas de Egipto, se sigue y continúa a lo largo de la civilización y mares, pero el autor resalta más que la anécdota las primeras medidas preventivas de carácter oficial, debidas principalmente a Canadá y Estados Unidos. Los refranes de **"Rojo en la mar, toma los buques y ponte a arar"** y el **"Do 1.º de octubre a San Simón (20 de octubre) non probes o mexilon"** son para el autor clara demostración de que la experiencia popular centra bien la época y causa de estas intoxicaciones eventuales.

El capítulo III centra **"Las mareas rojas como origen de las intoxicaciones"**. Es imposible prever la frecuencia y extensión de estas "purgas de mar"; aun es más, algunos autores extranjeros consideran costosos e inútiles los controles iniciados durante las mareas, máxime cuando la toxicidad de un yacimiento —por ejemplo de almejas— puede variar en intensidad, de acuerdo con pequeñas distancias. Lo que no hay duda es que los dinoflagelados son los causantes de las mareas tóxicas, pero también puede haber toxicidad sin color rojo y a la inversa, es decir, marea roja sin toxicidad. No cabe duda que estos conceptos merecen una más amplia divulgación, sobre todo entre el personal vinculado al cultivo de moluscos.

El capítulo IV, **"Las toxinas"**, se inicia con su identificación y estructura, tema netamente químico y hoy de la más alta

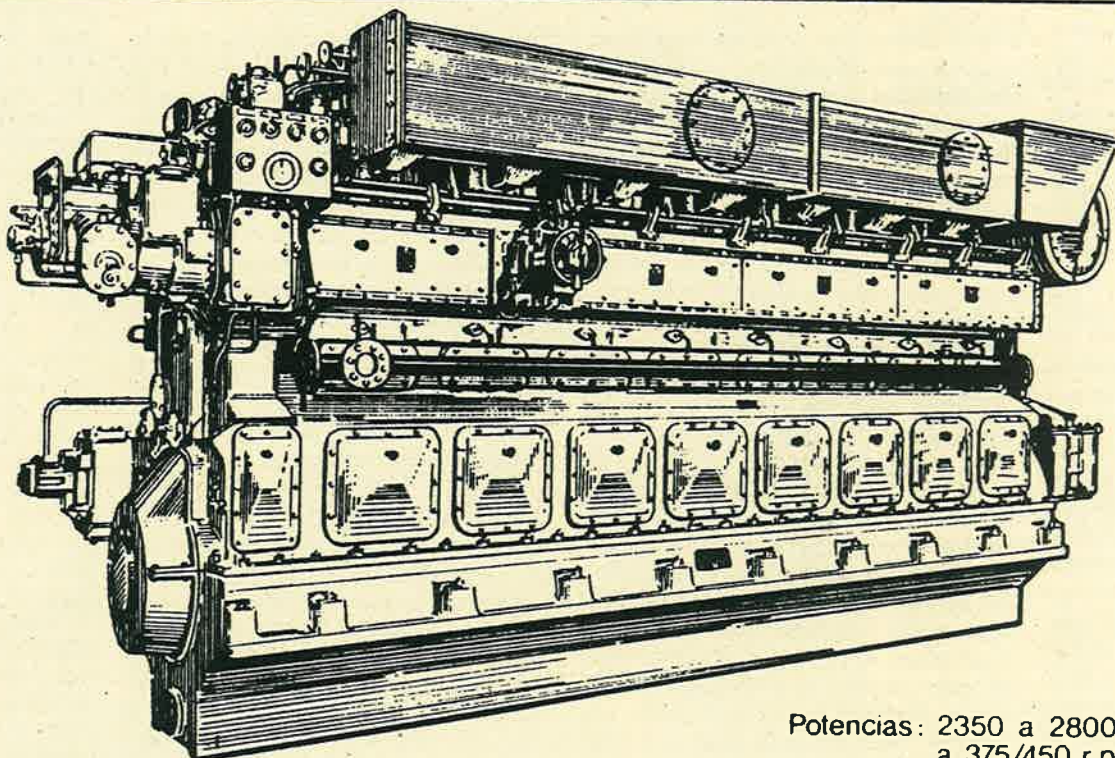
actualidad. Para nosotros tiene mucho más interés el apartado referente a "Síntomas e incidencias en animales y el hombre", así como la cuestión de su "terapéutica", a veces ignorada, pues contra la tendencia popular no hay que darle a los enfermos ni alcohol, ni café. Lo más aconsejado son diuréticos, que facilitan la eliminación; aun es más, en los casos de toxicidad extrema, si pasadas doce horas el enfermo no falleció, se puede asegurar su posterior recuperación total, sin consecuencias.

Los métodos de medida son de gran actualidad y responsabilidad. Antes netamente biológicos, hay clara tendencia hacia las determinaciones químicas, mucho más sensibles y sobre todo más rápidas. Ahora bien, sea uno u otro el sistema adoptado, no hay que olvidarse que los tratamientos industriales afectan y modifican los resultados de estos análisis. Esto tiene especial importancia para el caso de las conservas, cosa fácil de comprender si tenemos en cuenta la alta resistencia de esta toxina al calor, acidez, etcétera, y por el contrario que su efecto sobre nuestro organismo resulta modificado por la cantidad de sal, alcohol, etc., que haya ingerido el paciente.

No cabe duda que para nosotros el capítulo más importante es el V, que estudia concretamente **"La incidencia de la marea roja del otoño de 1976 sobre los mejillones gallegos"**, teniendo en cuenta las particularidades concernientes a nuestra industria. Pensemos en la forma de cultivos tridimensionales (bateas o mejilloneras); la clara tendencia a cocer y freír cada día menos el mejillón destinado a conservas; la imposibilidad de controlar la atomizada producción y la diversidad de destinos; en fin, son tantos los factores que influyen en una intoxicación de este tipo, que, como muy bien dice en sus conclusiones finales el profesor López Capont, **"es evidente que sin la colaboración de los directamente interesados (organismos oficiales, mejilloneros, exportadores, industriales e incluso médicos), será difícil evitar que en el futuro se repita la situación del otoño de 1976"**. Asimismo, el autor opina que debe difundirse el conocimiento científico de la cuestión, pero que, por el contrario, deben evitarse los alarmismos de la prensa. También considera como mejor método de análisis, el químico, si bien llama la atención hacia la gran importancia práctica que tendría como análisis orientativo o condición de alarma previa, el alimentar perros, gatos, gallinas y demás animales caseros con mejillones dudosos. Esto, unido al establecimiento de normas y límites legales, podría ser el fundamento para evitar complicaciones económicas tan desastrosas como las ocurridas, pues en ningún momento hay que olvidar que es un fenómeno de la imprevisible Naturaleza, aunque dentro de unos parámetros cada día más conocidos. ■ **ALBACORA.**

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 -

PROTAGONISTA: LA MAR

LIBROS

"LOS CRUZADOS DE LA CAUSA", de don Ramón del Valle-Inclán

Don Ramón del Valle-Inclán (don Ramón del Valle y Peña), una de nuestras más importantes glorias literarias, nació en Villanueva de Arosa en 1866, y falleció en Santiago de Compostela en 1936. Estudiante de Leyes, abandonó los estudios para emigrar a México, en 1892. En 1895, regresado a España, publicaría su primera novela ("Femeninas") alcanzando merecida fama a partir de 1902, con la aparición de "Sonata de estío". Obsesionado con el logro estético de un lenguaje entre real e inventado, Valle-Inclán se adelantaría, en mucho, a la novelística moderna, legándonos páginas de indudable perfección y belleza.

LOS CRUZADOS DE LA CAUSA.—De su trilogía "La guerra carlista", hemos elegido su novela "Los cruzados de la causa", que se abre con la aparición del legendario marqués de Bradomin regresando a caballo a su casa de Viana del Prior para convalecer de una herida alcanzada en la guerra. Esa misma noche, en torno a unos leños encendidos, en la gran sala del palacio, reunirá el marqués a los más comprometidos "cruzados" de Viana en la causa de don Carlos. La situación es incierta —expondrá— porque "sobran soldados y falta dinero". Máxime, cuando a poco recibe el marqués un pliego de la Junta de Santiago en la que se le da noticia de cómo una tropa carlista ha caído prisionera cuando hacia leva de mozos y requisa de caballos.

Para la remesa de dineros, el marqués pondrá en venta su casa-palacio y las rentas de sus tres mayorazgos. Para el envío de armas se cuenta con los fusiles que las monjas juramentadas esconden debajo del altar mayor del convento.

El relato le sirve a don Ramón para montar, sobre el fondo mágico y encantador de su tierra gallega, todo el tinglado de su mundo pintoresco, compuesto de nobles, clérigos y monjas, encendidos todos con la llama sacrosanta de la guerra.

Son bellísimas las pinturas que nos hace nuestro autor de su mar gallego —mar que se vuelve hostil— cuando la goleta que ha de transportar las armas escondidas en el convento hasta las líneas amigas, se cansa de esperar y se aleja de la costa. "Estaba atento a los relámpagos —escribe—, por descubrir el mar y la goleta en la brevedad de aquella luz, y, al volver la oscuridad, agitaba desesperado la antorcha, en duda de cuanto había visto. Le parecía que la goleta se alejaba, zozobrando entre crestas de espuma, con el casco de través. Al fin los relámpagos solamente le mostraron la vastedad tormentosa de las olas. La goleta había desaparecido. Cara de Plata la esperó hasta el amanecer, y, viendo que no tornaba, mandó enterrar los fusiles en la playa. Luego despidió a su gente". ■ **JOSE ASENJO SEDANO.**

CINE

HEMINGWAY, DE NUEVO EN LAS PANTALLAS

Cuando Ernest Hemingway muere en 1961 dejó prácticamente terminada la que sería su novela póstuma, "Islas en el golfo", retrato nostálgico de un viejo aventurero, pescador e isleño empedernido que vive en El Caribe añorando a sus hijos, su mujer, su juventud. Con muchos puntos concomitantes con su inolvidable "El viejo y el mar", esta novela última nos trae al Hemingway habitual amante del océano como vivencia y aventura.

Muchos años después, en 1977, el cine ha realizado con su mismo título original esta "Islands in the Stream", en España rebautizada como "La isla del adiós", dirigida por el norteamericano Franklin J. Schaffner e interpretada en el papel casi autobiográfico del protagonista por el excelente actor George C. Scott. Al director Schaffner lo conocemos como el autor de una espléndida y casi olvidada película, "El señor de la guerra", a la que siguieron títulos como "El planeta de los simios", "Nicolás y Alejandra" o "Papillón".

"La isla del adiós" es una cinta evidentemente literaria, no en el sentido peyorativo del término —al hablar de films—, sino como exponente de una dependencia asumida y deliberada de un texto magistral. Dividida en capítulos (tres en la novela, cuatro en la película), la historia de este solitario nos trae una mezcla de vivencias íntimas y contactos con quienes le rodean en esta isla, en su vida cotidiana o en la querida pesca, que llena un magnífico capítulo, el más entroncado de todos con "El viejo y el mar" en la descripción de una lucha titánica entre el hombre y el pez.

Sin unos afanes excesivamente espectaculares, que hubiesen dado al traste con cuanto de intimista tiene la narración, pero tampoco cayendo en un intelectualismo exagerado, Franklin J. Schaffner ha conseguido un loable equilibrio de comprensión y sinceridad en su cinta, apoyado convenientemente en el texto original y en la interpretación matizada y exacta de George C. Scott, con quien ya trabajó en "Patton", otro de sus títulos más populares.

Cine de espacios abiertos, de luminosa

fotografía, de aguas azules e infinitas, "La isla del adiós" es por ahora la última aportación de Hemingway al cine, en el que ha estado ya presente en numerosas ocasiones como muestra inequívoca de popularidad y capacidad de adaptación. En este caso, el respeto y a la vez la flexibilidad con que su texto ha sido recreado por Franklin J. Schaffner ha garantizado el espíritu dinámico y aventurero de esta "Islas en el golfo" en la pantalla y entre nosotros "La isla del adiós". ■ **JUAN-FABIAN DELGADO.**

FILATELIA

LOS SERVICIOS POSTALES DE GRECIA



Si bien desde los tiempos de la Hélade clásica existieron servicios de postas, los actuales servicios de correos de Grecia tienen su comienzo en el año 1828, en que por medio de un Decreto de fecha 24 de septiembre se establecía un servicio de correos para las necesidades oficiales y al mismo tiempo aceptaba correspondencia de particulares. Años después, en 1834, como ampliación de este Decreto se monta el servicio de correos con el extranjero.

En recuerdo de esta efeméride se ha emitido una serie cuyas características técnicas son las siguientes: 4 dracmas, cartero a caballo; 5 dracmas, buque correo "Maximilien"; 7 dracmas, tren con vagón correo, y 30 dracmas, carteros montados en motocicletas. Es una preciosa serie, de la cual se han hecho, a efectos filatélicos, 700.000 series completas.



CARTAS MARINAS DE OCEANIA

La administración postal de Condominio de las Nuevas Hébridas, ha hecho una nueva serie general, con cartas marinas. Sus valores e islas representadas en estos sellos, son como sigue: 5 francos hebridanos, Erromango; 10 francos, las Nuevas Hébridas; 15 francos, Espíritu Santo; 20 francos, Efate; 25 francos, Malakula; 30 francos, Aboa y Maewo; 35 francos, Pentecostés; 40 francos, Tanna y Aniwa; 50 francos, Sheperds; 70 francos, Banks; 100 francos, Ambryn; 200 francos, Aneityum, y 500 francos, Torres.

Obsérvese que varias de estas islas (Espíritu Santo, Pentecostés y Torres) aún conservan sus primitivos nombres españoles, de cuando fueron descubiertas por navegantes nacionales; y otra lleva el nombre (Erromango) de una de las más famosas novelas de ese escritor tan amante y que bien conocía la mar, Pierre Loti.

MARCAS POSTALES ALEMANAS

Es costumbre que los buques de guerra alemanes cuando hacen cruceros por puertos extranjeros empleen unas marcas postales especiales. Aunque con retraso nos han llegado ahora desde Alemania estas dos marcas referidas además a una ciudad española, la de Palma de Mallorca, que visitaron en el año 1975 las fragatas de la Bundesmarine "Lübeck" y "Emden", la primera con la catedral de Palma de Mallorca y la segunda con el escudo, emparejado con el de la ciudad de Emden. ■ **LUIS MARIA LORENTE.**



Comatisa

**ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS
CONSIGNATARIOS - FLETADORES - ESTIBADORES**

FLOTA

"Horus"
"Lago Negro"

92.000 pies cúbicos
90.000 pies cúbicos

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

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

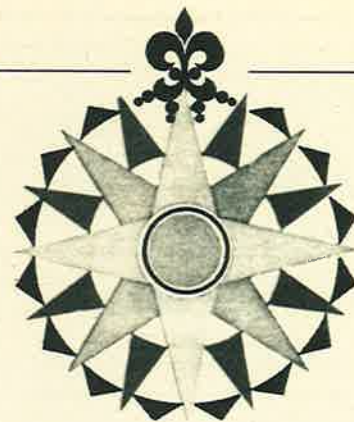
TALLERES TAHER, S. A.

**REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "META-LOCK"**

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



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



EL GRAN REMOLINO

LA noticia de la existencia de un gran remolino en el océano, capaz de tragarse las mayores naves, parece ser común a muchos pueblos maríneros. El etnógrafo Malinovski la ha encontrado en Polinesia, entre los que él llama "los argonautas del Pacífico Occidental". Los navegantes árabes medievales del océano Índico creían firmemente en la existencia de tal remolino, lo mismo que marinos de Irlanda y de Islandia, quienes lo situaban muy al Oeste. Si griegos y latinos creyeron en Scila y Caribdis, no parece que lo hayan hecho en un enorme remolino en aguas mediterráneas, ni en las peligrosas Sirtes —costa Occidental de Egipto y mar de la Cirenaica—, ni aun en las proximidades de la Última Thule, la más boreal de las tierras habitadas, rodeada "por turbulentas y sombrías aguas". Juvenal, hablando de la feliz extensión de la retórica latina por Occidente, exagerando llega a decirnos que "en Thule ya se habla de contratar un profesor de retórica". Juvenal compara la difusión de la cultura en su tiempo con la que tenía en otros más antiguos, y sus afirmaciones nos tocan también algo a los hispanos: "Donde habla... un estoico cántabro... La Galia ha formado elocuentes abogados entre los britones, y **de conduciendo inquitur iam rhetore Thule**". Siempre oscuro el cielo sobre la extrema isla, el retórico tendría que enseñar las flores griegas y las latinas a la luz de una vela, aun a mediodía.

La imagen del gran remolino se ha popularizado desde que Edgar Allan Poe ha escrito su cuento "Descenso al Maelström". Contra la opinión antigua nórdica de situarlo a cien leguas al Sur de Groenlandia, más o menos, Poe ubica el gran remolino cerca de la costa de Noruega. El guía que acompaña al narrador concreta:

—Estamos ahora muy cerca de la costa noruega, a los sesenta y ocho grados de latitud, en la gran provincia de Nordland y en la sombría comarca de Lofoden. La montaña en cuya cumbre nos encontramos es la Helgessen, la Nubosa.

El guía le indicaba al viajero a quien acompañaba, que mirase más allá, al otro lado del cinturón de vapor que había bajo ellos, hacia el horizonte marino. Poe, o quien fuese el viajero, asiste desde aquella altura a la formación, en el océano, del gran remolino. La descripción del Maelström es a la vez precisa y poética. "El ruido del remolino —nos dirá Poe— apenas es igualado por las más atronadoras y terribles cataratas; este ruido se escucha a varias leguas, y los vórtices u hoyas poseen tal extensión y profundidad,

que si un barco entra en su zona de atracción es inevitablemente absorbido, arrastrado al fondo y despedazado allí contra las rocas. Cuando las aguas se calman, los restos son devueltos a la superficie". A este vómito del gran remolino se debe la salvación del guía en el cuento de Poe, abrazado a una barrica, atado a ella con unas cuerdas... En fin, lean a Poe y mediten un poco sobre sus opiniones sobre el comportamiento de los cuerpos esféricos y los cilíndricos en la rueda terrible del remolino.

Pero en el gran remolino de los pilotos árabes en el Índico, las naves no eran destrozadas contra el fondo, sino que se posaban suavemente sobre fondo de arena, y alguna, en raras circunstancias, volvió a la superficie, como se lee en un "kitab", en un "Libro de los mares y de las islas". Con toda la tripulación que quedaba a bordo ahogada, eso sí. Y se cuenta en el citado libro que la fuerza de expulsión del gran remolino era tan grande que la nave expulsada salía más de cien cuartas fuera de las olas, con lo cual se vaciaba de agua, y al volver a caer en el mar, flotaba como si la acabaran de botar. Se estimaba que era funesto subir a la susodicha nave, o remolcarla, pero en más de una ocasión hubo marineros de Basora o de Ormuz que fueron nadando hacia la nave surgida de los abismos, subieron a ella, dieron los cadáveres de los ahogados al mar y navegaron felizmente hasta un puerto del Califa, haciéndose ricos con el cargamento de especias, canela, pimienta, clavo y todas las delicias orientales que perfumaban las cocinas de Bagdad y de Damasco.

Los polinesios creen, según Malinovski, que el gran remolino lo provoca un movimiento de la gran bestia marina que duerme en el fondo del océano. No se sabe muy bien cuál sea esta bestia, aunque las versiones más comunes le dan forma de serpiente. No solamente al moverse da origen al gran remolino, sino a los maremotos. Los marineros de las barcas polinesias que pasan por donde se supone que la gran bestia está durmiendo, le echan alimentos. Por ejemplo, un cochinillo. También le cantan y le echan flores.

Pero, desde Poe, para nuestra imaginación, el gran remolino es el Maelström de la costa noruega. Yo creí en él a pies juntillas, y hubiera dado algo por subir a la montaña Helgessen, la Nubosa, a verlo en toda su terrible actividad. Desgraciadamente, parece que si hay remolinos allí, ninguno iguala al descrito por Poe. Imagínense cuántos viajeros del mundo entero no viajarían a Lofoden a ver, en un mar "oscuro como tinta", el inmenso remolino del océano.

**EN SITUACIONES DIFICILES
SOLO SE SALE AIROSO CON NUEVOS BRIOS**



RENUEVE SU POTENCIA Y... ¡SALGA AIROSO! CON
CATERPILLAR

● **MOTORES MARINOS
PROPULSORES
125 a 1125 BHP**


● **GRUPOS
AUXILIARES
75 a 1250 BHP**



CENTRAL:

Plaza de las Cortes, 6.
Tels. 448 27 00 y 445 71 50.
Télex 27752 (FTOSA)
MADRID-14.

ARGANDA - BARCELONA - VALENCIA - BILBAO - OVIEDO - SEVILLA - TENERIFE - LAS PALMAS
ZARAGOZA - MALAGA - LA CORUÑA - LERIDA - PALMA DE MALLORCA

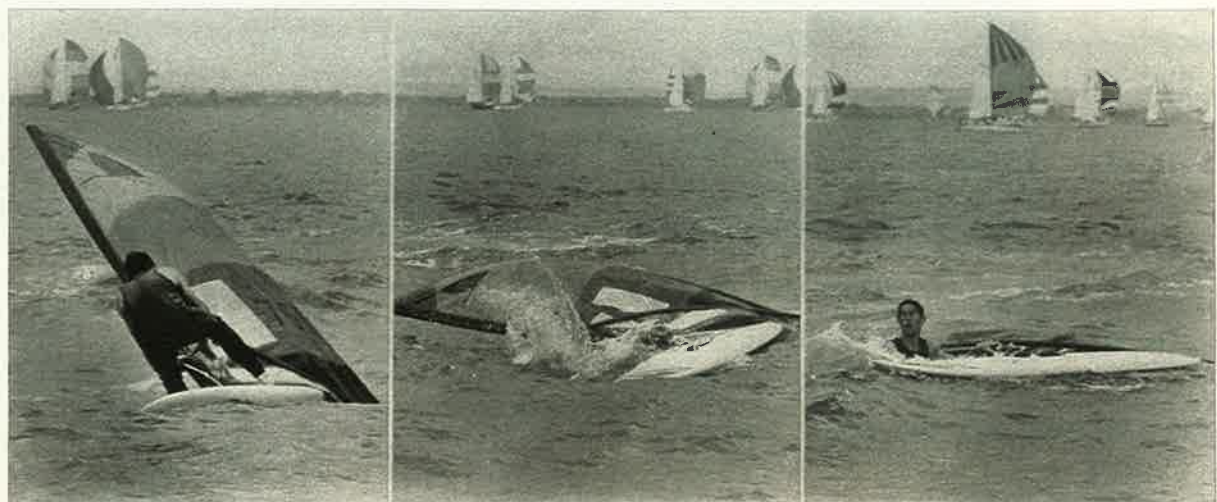
Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

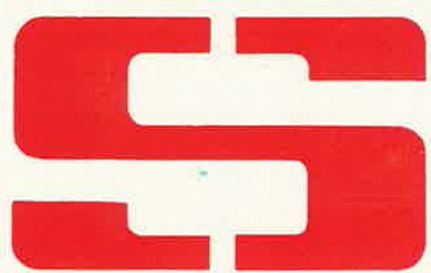
VERANO DEPORTIVO

Como siempre, en todo el mundo, la mar y los deportes marítimos han sido los grandes protagonistas del verano. Ofrecemos en estas páginas diversas imágenes, seleccionadas entre el material que ha llegado a nuestra Redacción sobre este tema. En primer lugar, los Reyes de España y sus hijos, que pasaron parte de sus vacaciones a bordo del yate "Fortuna". Hay una secuencia curiosa: el príncipe Carlos de Inglaterra fue "hombre al agua", cuando volcó su embarcación en la regata de la isla de Cowes. Como cada verano, en Holanda se celebró la regata de los veleros, que hace cincuenta años recorren los lagos y canales de los Países Bajos (velas de fuertes contrastes, desde el negro al blanco, pasando por toda la gama de colores). Los remeros de la "Bizkaitara", la

embarcación de Kaiku, de Sestao, levantan los remos al proclamarse campeones de España de traineras, en Portugalete. La gran regata de veleros celebrada en Suecia (en portada ofrecemos otro ángulo de la espectacular concurrencia de embarcaciones) tuvo un contraste en las mismas aguas: el pequeño, allá en la costa, celebraba su propia regata. Y, entre las actividades deportivas, culturales y piadosas que la Cofradía de Pescadores de Vilanova y la Geltrú, en colaboración con el Patronato de Turismo y el Ayuntamiento, organiza en aquella ciudad, la procesión marítima, con el saludo al santo patrón San Pedro de los "castellers" de Vilanova-Colla de Mar, que hacen un "pilar de quatre". ■ (Fotos: CARBONELL, EUROPA, EFE, BILD, AB, RONALD BELL.)







SAGEMA

Sociedad Anónima de Grupos Electroógenos 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 - 5^º - 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



Por
**NESTOR
LUJAN**

SU MAJESTAD EL ARENQUE

EXISTE en Holanda un adagio muy célebre que dice que cuando hay arenque a mano el médico está lejos. Arenque vale, para los viejos holandeses, lo mismo que alimento. Y así se ha podido escribir que Amsterdam está construido sobre espinas de arenque. Efectivamente, sobre el banco de arena de Amstel se instalaron hace más de mil años los pescadores, y como también desde hace un milenio han comido los arenques ahumados o crudos sin la espina dorsal —como engullen todavía hoy los arenques verdes en el mes de mayo, en las calles de Amsterdam— nada podría extrañar que las espinas sirvieran de piedras sillares a esta ciudad construida sobre islotes, fondos arenosos y donde el agua es omnipresente.

Durante siglos la prosperidad de los holandeses provino de la pesca. Cuando partía a principios de mayo la flota de los arenques, osada y majestuosa, entre fiestas y buenos augurios, quedaba el país sumido en la ansiedad hasta su regreso. La primera barrica de arenques salados se ofrece a la Reina. Luego los devora, ávida aunque tranquila, la ciudadanía: frescos, salados, ahumados; cuatrocientos o más millones de arenques llenan de júbilo gastronómico al holandés anualmente. Y si consideramos literalmente el refrán: "Arenque presente, médico lejos", habremos de reconocer que la vigorosa salud de los rosados y apacibles holandeses algo debe a los bancos —grasos, bulliciosos y azules— del "Clupea harengus" de los mares del Norte. Pero no sólo es Holanda el país que fundó su riqueza marinera y pescadora en el arenque. Noruega, Suecia, Dinamarca tienen como base de su "smorrebrod" el gran plato variado y multicolor de la gula escandinava.

Hay distintas clases de arenque, según los lugares y los años, porque depende también de cómo se han reproducido. El arenque islandés de alta mar, del cual Suecia es el principal importador, siempre es más grande que el arenque pescado en las aguas noruegas y el arenque noruego es, a su vez, más grande que el arenque del Báltico, que alimenta sobre todo a finlandeses, alemanes y daneses.

El arenque está omnipresente en toda la Historia de Europa del Norte: es el origen de la Liga Hanseática que señoreaba desde Tilsit a Hamburgo, Brema y Lübeck. Es así también el rey de los pescados para los ingleses medievales, el "king Herring" de algunas baladas marineras, que alegró los días de abstinencia de las abadías sajonas, en la época medieval, cuando la ruda penitencia privaba de co-

mer carne, huevos y leche. E incluso los franceses del Norte tuvieron en el arenque su gran alimento. En Boulogne, los pescadores llegaron a beatificarlo llamándolo Saint Harenc, a causa de ser inagotable y bienhechor para los hombres.

De tal modo el arenque es importante que está en la base de los grandes libros gastronómicos de Europa. En el manuscrito llamado "Le Viandier", de Taillevent, uno de los libros más antiguos de gastronomía escrito en una lengua moderna, viene una receta en la cual los arenques se cuecen en agua y se sirven o a la mostaza o con mucho ajo. Años más tarde, "Le Menagier de Paris", que data de fines del siglo XIV, trae también sus recetas de arenques y aconseja mantener el arenque tres días y medio en agua fresca y después dos días en otra agua y cambiar el agua en seguida dos veces cada día.

Una tapa universal para el aperitivo es a base del arenque. Se trata del "roll-mops", que es una expresión inglesa formada por dos palabras: "roll", que quiere decir arrollado, y "mops", que quiere decir acción de barrer. Los "roll-mops" son filetes de arenque marinados por lo general con vino blanco y después arrollados sobre un pepinillo e insertados en un bastoncito o palillo para fijar el rollo y así poderlos comer.

Los arenques de los mares del Norte han estado presentes también en la gastronomía española. Ya Juan Ruiz, el arcipreste de Hita, en su "Libro del Buen Amor", los cita formando parte de un bizarro ejército de Doña Cuaresma:

"Arenques e vesugos venieron de Bermeo".

Por lo visto, el arenque salado entró por el Cantábrico y está presente, como he señalado, en las abstinencias y luego en la pobreza de generaciones y generaciones de españoles. Porque en España estamos ya muy lejos de la opulencia del arenque fresco o marinado de los países del Norte y lo conocimos, ascético, en salazón. Y así, Francisco de Quevedo los presenta como algo tétrico:

"En eso, desaforada,
con una cara de viernes,
que pudiera ser acelgas
entre lentejas y arenques".

Y he de decir para acabar que así las lentejas como los arenques, tan denostados por la tradición, tan carpetovetónica, a mí me siguen pareciendo cosa exquisita. ■ N. L.

CAN - BONG - CA

Es la sopa de estómago de tiburón, la más típica de Indochina. Célebre plato que se encuentra también en Tailandia y en Malasia. La transcripción ortográfica no estamos seguros que sea exacta, pues nos hemos limitado a copiar fonéticamente los sonidos, extraños para nosotros, que escuchamos.

La cocina del actual Vietnam, aunque está muy influida por la cocina china, conserva una fuerte personalidad. Es éste un país de ríos y de costas, y las variedades de crustáceos son abundantes y de una misteriosa diversidad: desde los grandes cangrejos a las minúsculas quisquillas. Tailandia, Indochina y Birmania nos ofrecen crustáceos marítimes, fluviales y semimarítimes y estos últimos nos parecieron de una carne perfectamente sabrosa.

Como es bien sabido, el tiburón, devorador de hombres, es, a su vez, devorado por ellos. La sopa china de aletas de tiburón, de la que escribimos no hace mucho, ha traspasado fronteras y ahora se vende en conserva en Occidente.

Permítaseme decir que esta conserva nada tiene que ver con la sopa auténtica que saboreamos en Hong-Kong, sin la menor intervención de la lata. En Indochina, el estómago del tiburón, víscera tan ávida de carne, se seca al sol y se vende como una especia de mojama en las principales tiendas de productos exóticos. Para confeccionar esta sopa, este estómago seco se ha de poner en agua bien caliente durante una hora y luego freírlo con aceite hasta que quede crujiente. Hecho esto, se corta en trozos cuadrados y todo ello se deposita en un caldo a base de la cocción de carne de cerdo.

Entonces vienen las filigranas de la cocina oriental, la magia de los cocineros indochinos, célebres en el mundo entero. Añaden a este caldo champi-

ñones perfumados y pétalos de lirio chino, ya secos, que también se venden en los variopintos almacenes y tiendas de comestibles. A este caldo hirviendo se le añade pimienta, jengibre rallado y algún otro misterioso ingrediente oriental. Así hierve unos treinta minutos. En el momento de servir se añaden dos huevos batidos y así queda la sopa perfumada, nutritiva y sin grandes semejanzas con cualquier manjar que hayamos comido. Desde luego, la presencia del estómago de tiburón, a nuestro modo de ver, queda completamente borrada por esta delicada orgía de perfumes y picantes.

Añadamos que los nuevos batidos y las formas más barrocas de tortillas son generalmente de huevos de pato. Es éste el gran volátil de todo Extremo Oriente y desde aquí reverentemente le saludamos con la debida cortesía chinesca. Con los huevos de pato se confeccionan las tortillas, espesas, consistentes, aromatizadas con distintas esencias y variadas hierbas del país. Luego se corta esta tortilla en pequeños dados como nosotros solemos hacer con la tortilla de patatas. Estos dados se mojan en la inevitable salsa de soja y se toman como aperitivo. Las cocinas china y tailandesa están llenas de estas tortillas, de

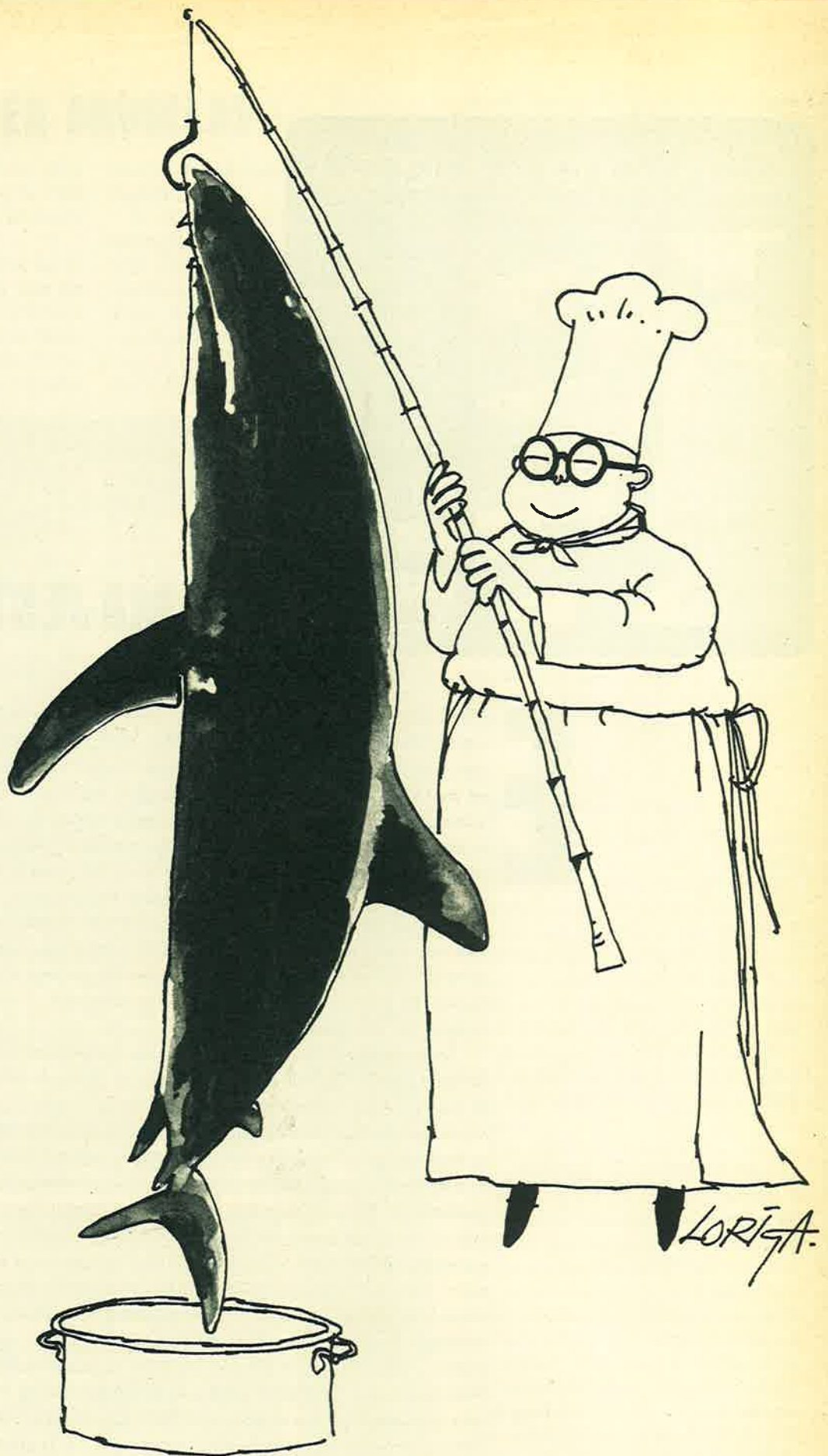
las cuales la más importante es la tiatrounga.

La bebida es, inevitablemente, el té que, como en China y en el Japón, es el brebaje nacional. Todo indochino toma el té y lo toma de muy diversas maneras, aromatizado con muy distintos gustos. Desde luego, de un tiempo acá, en todo Extremo Oriente se ha vulgarizado el consumo general de las ligeras cervezas.

Está también el vino de arroz,

que lo beben los campesinos agrupados alrededor de panzudas tinajas sorbiéndolo a través de unos canutos de bambú. En los restaurantes lo sirven en dedalitos. Pero yo he de confesar que tal brebaje me interesa muy poco. Mejor me pareció el aguardiente de arroz, llamado cham-cham, que necesita unos años de envejecimiento y que se toma, como los otros aguardientes, después de las comidas. ■

NESTOR LUJAN.



ANTOLOGIA DEL MAR Y SU AVENTURA

GRAN SOL

"Del Noroeste al Sur de Irlanda, en el océano Atlántico —escribe Ignacio Aldecoa, como pórtico de su novela—, se extiende una zona de fondos placenteros ricos en pesca. El centro de esta zona es un banco que en las cartas de navegación inglesas se denomina *Great Sole* y en las francesas *Grand Sole*. Las tripulaciones cantábricas de la pesca de altura lo llaman *Gran Sol*.

En 1957 publicaba Aldecoa su novela "*Gran Sol*", dedicada —con amor— a los

trabajos y a los días de los pescadores vascos que hacen la carrera de los mares del Norte. En este caso, se trata de las tripulaciones del *Uro* y del *Arlil*, pareja de boniteros que hacen la ruta de Pasajes a la bahía de Bantry. Con el realismo y la belleza que le caracteriza, el malogrado escritor de Vitoria —fallecido hace unos años— nos ha legado un verdadero retablo de figuras épicas centradas, sobre todo, en la humanísima del patrón Simón Orozco.

Para escribir este libro, el escritor Aldecoa se enroló, efectivamente, en uno de estos barcos, legándonos de esta manera un testimonio de primera mano sobre el tesón y la valentía que despliegan estos grandes hombres de la mar.

Para esta antología hemos seleccionado unas páginas del capítulo quinto de esta novela, según la edición publicada por Editorial Noguer —colección de libros de bolsillo—, año 1972.

"GRAN SOL", CAPITULO V (De la página 81 a la 84)

Venancio Artola iba a decir algo, cuando se oyó el grito de Juan Arenas desde las máquinas, llamando a la virada. Venancio se puso rápidamente el traje de aguas y salió con los demás a cubierta. Desde el puente, Simón Orozco daba órdenes al contramaestre.

—Cuidado, José, al sacar, que estamos en una revesa y nos puede llevar la red para popa sin que nos demos cuenta.

—Bien, patrón, no parece fuerte.

—Tú, cuidado y atento.

Lentamente iba saliendo la malleta de las aguas. Celso Quiroga manoteaba malleta pegado al carrete, echándola hacia popa para el aparejo del segundo lance. Simón Orozco le advirtió desde el bacalao del puente:

—Cuidado, Celso; mira la malleta y no la proa. Mira la malleta que está deshilachada y te vas a meter en la mano un hilo del cable.

Celso Quiroga hizo un gesto afirmativo con la boca y la cabeza. Simón Orozco contempló la marcha del *Uro*. Pasó la vista por la mar hasta la proa de su barco. El contramaestre Afá aspó los brazos. Simón Orozco volvió a la rueda del timón, la hizo girar, corrigió la enfilación y volvió a salir al bacalao.

—Atentos al arte —gritó—, nos la llevará la corriente a popa.

Había salido ya toda la malleta. En el arca de popa, junto al saltillo, la iban colocando en ochos Sas y Artola. Ugalde y Juan Quiroga preparaban una red para el nuevo lanzamiento. El cable de la que sacaban silbaba por los rulines.

Un golpe de mar hizo que Simón Orozco se apresurase a corregir el rumbo de leva. El *Uro* y el *Arlil* iban acercándose, convergiendo sobre la red a setenta brazas de profundidad. El contramaestre Afá abandonó la proa para lanzar un cordel al *Uro*. Comenzaba la difícil maniobra de izar con mala mar la red a bordo. Devolvieron del *Uro* el cordel con el cabo atado a

la punta de la red. El *Arlil* paró sus máquinas. Todos los hombres del rancho de marineros, más el contramaestre y Macario Martín, estaban en proa. El contramaestre acechaba en punta de proa, doblando sobre la amura. Los carretes recogían el último cable del calamento. Se escuchó potente la voz del patrón Simón Orozco.

—¿Cómo se llama?

El contramaestre respondió:

—A babor.

El *Arlil* hizo marcha atrás. Los dos picos de la red estaban sujetos en proa. Había que maniobrar para pasarlos al costado de estribor. Afá abrió los brazos. Macario Martín sujetaba la estacha del arte a un abitón de la amura. Corrió una onda de atención desde proa que resacó en el puente. Por un momento solamente se oyeron los ruidos de las aguas al golpear contra el barco. La voz de Simón Orozco devolvió el dinamismo de la maniobra a aquel mundo parado y silente en la atención.

—Templa y arría.

Macario Martín soltó la estacha. Las puntas de la red, engarfiadas a un cable empoleado en el mastelerillo del estay de galope, patinaron por la regala hasta el comienzo de la obra muerta. Principiaron a halar la red.

El arte fue invadiendo la cubierta. Como un monstruo de fondo, flojo y poderoso, se derramaba lentamente de la mar sobre el barco. Su oscura maraña, en la cubierta inclinada, avanzaba, a los resguardos y apoyos de las amuras. Traía prendida la flora fauna de las playas: grandes vejigas rojas y amarillas, cardúmenes y pólenes de peces carnavales y payasos, algas ocre y retintas. El arte, como los grandes animales de la mar, tenía sus parásitos.

De golpe, en la línea de popa, emergió el copo. La cabeza de la red quedó flotando. De un blancor metálico, ancha y re-

(Pasa a la página siguiente)

ANTOLOGIA DEL MAR Y SU AVENTURA

GRAN SOL

(Viene de la página anterior)

donda, era como una gigante gota de azogue movilizándose por la iracunda pelea de las aguas negras. Simón Orozco no perdía de vista al copo. Tras la florafauna: matas, cardúmenes, colonias; tras la florafauna aparecieron los discos cenicientos de las rayas, las pintarrijas oceladas cambiando el reciente color crema de la sacada por una rosa fuerte al compás de una larga agonía, las sulas largas, albas, como de aluminio, las blandas langostas de coral enzarzadas en una pesadilla combatiente con las mallas del arte... Se vertía la red sobre cubierta trayendo los primeros, diminutos, boquiabiertos rapes, ajados sus apéndices de pesca. Se vertía la red con los escualos de gatunos ojos: mielgas de agujones en las aletas dorsales y caudales, pequeños tolles de duros dientes, pequeñas fieras de las aguas, que sobre cubierta vidriaban los hermosos ojos de furia impotente. Con ellos la serpenteante presencia de los congrios, el equívoco formal de ojitos y lenguados, la suprarreal creación del pez rata, incisivos de roedor, pelo o escama, larga cola barbada, coloración gris, grandes ojos, verdes o azules, de animal asustado. Las redes de arrastre vuelcan el quinto día de la creación del mundo sobre las cubiertas de los barcos pesqueros.

Maniobró el Arll. El copo quedó pegado al barco en la banda de estribor. El contramaestre Afá preguntó a Simón Orozco:

- ¿Usamos el salabordo?
- No es necesario.
- Trae bastante pesca, patrón.
- No es necesario.

Preventivo, insistió Afá:

- Si se rompe el cable... Es mejor salabardear, patrón.
- No es necesario. Sacad ya.

Izaron el copo. Quedó unos instantes balanceándose sobre cubierta. Afá tiro de la cuerda que cerraba la boca de la red y la cubierta se cubrió con la pesca. Habían establecido para su clasificación compartimientos y casillas. El monte de pesca tenía los blancos colores del mundo submarino: rosiciles de cucos, carnavales y payasos; rojo de sangre coagulada y plata de los besugos; plata vieja de las merluzas, las pescadillas, la cariocha machacada por los peces grandes; blanco de esclerótica de los calamares y los cabezones pulpos de arena; verdes y amarillos de los bacalaos y su clan de abadejos y barruendos; pintarrijas, mielgas, tolles, rayas... y una cailla hediente, al acecho del descuido de un marinero, con la boca entreabierta, con la boca de tres filas de dientes móviles, con la boca de muerte. La cailla del clan de los grandes escualos, quieta y larga como un madero ennegrecido por las aguas.

Comenzó a bordo el trabajo de clasificación de la pesca. Los barcos se emparejaron y fue lanzada al agua tras de una breve andada, la red del segundo arrastre. Simón Orozco comunicó con el barco compañero el cálculo del monto de la pesca.

Los hombres del barco, excepto los dos patrones, Domin-

go Ventura y Gato Rojo, trabajaban en la clasificación y preparación del pescado. Domingo Ventura había sido reclamado para que bajase a la cubierta a abrir bacalaos, pero Domingo Ventura prefería contemplar la tarea desde el puente, trinando el aire por las separaciones y agujeros de la dentadura ocupados por los restos de comida, ahuecándose perezoso dentro de la capa de aguas, tiesa y como quebradiza. Domingo Ventura, después de aguantar durante un rato la lluvia mansa del mediodía, desapareció rumbo a su catre. Gato Rojo estaba de guardia en máquinas, entretenido en la artesanía de los anzuelos de cacea.

Junto al palo mayor, José Afá abría merluzas. A un lado el cajón de las cocochas y las huevas, al otro el de los desperdicios. La merluza limpia se la pasaba a Sas que la bañaba en el cubridor de hierro de la escotilla de la nevera al que habían dado la vuelta y llenado de agua. Macario Martín seleccionaba pescado a mano, dando gran impresión de trabajo, siendo muy poco eficaz. Venancio Artola y Juan Ugalde paleaban la basura de la mar a la mar; trabajaban de firme. Los Quiroga abrían merluzas junto a los carretes de cables. Juan Arenas y Manuel Espina preparaban bacalaos, abadejos y barruendas para la salazón.

Los besugos, coleteando, resistiéndose a la muerte, iban llenando las cajas. Cajas de besugos, cajas de merluzas, cajas de pescadillas. Alguna de cariocas en buen estado, de ojitos y lenguados, de rapes. Todo lo demás a la mar. En los primeros días de pesca no se puede llenar la nevera de peces de poco precio: peces cucos, peces burros... El congrio para comer los de los ranchos; las langostas reservadas para los patrones, porque siempre las ven los primeros; si hay más de tres también alcanza para la marinería; si no, a fastidiarse, porque donde hay patrón obedece el marinero, que es la ley del mar.

En el arte se habrían tomado cerca de tonelada y media de peces. La mayoría volvían a las aguas, muertos para banquete de las hienas de la mar: las caillas y su clan. El trabajo en la cubierta, bajo la lluvia, con mar movida, agotaba a los hombres. Solamente plantarse, recibir, quebrar en los balances, era ya un trabajo. Macario Martín seleccionaba a mano de dama, sin ascos, pero con prevenciones, agarrado con la del delito a la tapa de regala. Macario se quejaba de la cintura, suspiraba hondo, se incorporaba lentamente vértebra a vértebra, muelle a muelle, como se abre una navaja. Los Quiroga, Ugalde y Artola, no hablaban en el trabajo. Afá y Sas reincidían en las bromas del trabajo a cuenta de Macario. Los engrasadores curioseaban mutuamente su trabajo, perdiendo el tiempo.

-Mal abierto -dijo Juan Arenas-. En la raspa se te ha quedado un filete grande.

-Le he perdido el tino -respondió Espina-. Hasta que abra una docena no lo haré bien.

Macario Martín usó de las dos manos para tirar por la borda una raya gigante. Se asomó para ver su descenso. La raya descendía solemne, despaciosamente, como una gran hoja otoñal. ■ Pórtico y selección: JOSE ASENJO SEDANO.

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

El mes de agosto, recién terminado, fue —como es lógico— de una mar relativamente encalmada por la mayor parte de las zonas marítimas de responsabilidad española. Se inició —el día 1— con intervalos de temporal de Poniente en unas doscientas millas alrededor del punto 48° N.-03° W., por causa de una depresión de 1.004 milibares centrada en el canal de la Mancha. También, ese mismo día, se registraban intervalos de temporal del NE. al S. de las Canarias. Entre el 2 y el 6 —ambos inclusive— no se observan temporales en nuestras zonas. El día 7 se registran intervalos de temporal de Poniente en el mar de Alborán. El 8, intervalos de temporal del NW. en las zonas mediterráneas situadas al N. del paralelo 41° N., y están provocados por una depresión de 996 mb. que se centra en 46° N.-14° E., pero que rápidamente se desplaza hacia el NE., alejándose. Nuevo período de calma hasta el día 12, fecha en la que se inicia —intermitentemente— un temporal de Levante en el Estrecho, que —machaconamente— se prolongará hasta, prácticamente, finales de mes. Las excepciones fueron del 15 al 19 y del 28 al 31.

De los mapas analizados, a lo largo de agosto, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología, el más significativo corresponde a las 12 horas Z del día 13 (figura 1.^a), con mar gruesa en Finisterre y Canarias, fuerte marejada en San Vicente, Sahara, Palos, mitad W. de Baleares y en la embocadura del Estrecho (con intervalos, naturalmente, de temporal de Levante), y marejada —prácticamente— en alta mar de las restantes zonas.

Y pasando ya al capítulo de pronósticos medios para este mes de septiembre, les presentamos —en primer lugar— el mapa de temporales previstos (véase figura 2.^a). Su número, como apreciarán, se eleva por todas las zonas, principalmente en la mitad SE. de León y en el cuadrante NE. de la de Baleares, con vientos predominantemente de componente W. Ojo, pues, con estas zonas, que, por otro lado, dan sus sorpresas en el mes que nos ocupa.

La figura número 3 esquematiza el estado medio previsto de la mar y del viento para el presente mes de septiembre. Como siempre, las flechas indican en cada uno de los lados del rombo indican la frecuencia (según el número que aparece junto a ellas) con

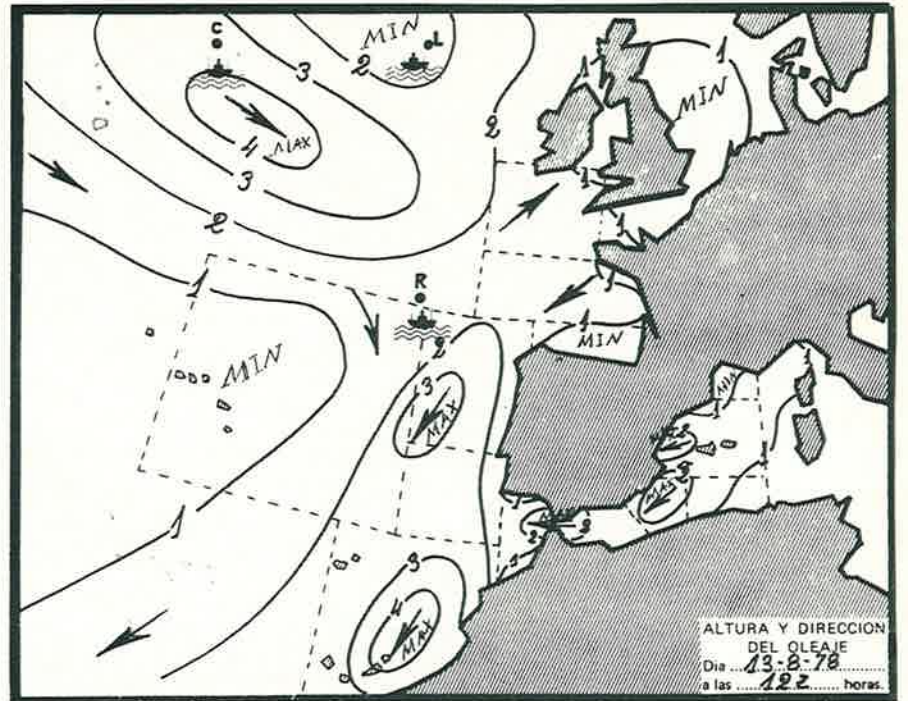


FIGURA NUMERO 1.—Mapa de olas más significativo de los analizados, durante el mes de agosto, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde, como ven, a las 12 Z del día 13.

que la mar provendrá del cuadrante correspondiente: 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 (en algunas zonas) los treinta que integran septiembre, corresponden a direcciones confusas. Además, debajo o a la derecha de cada rombo, aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (de cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También aquí tiene plena validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección del viento, ya que los días que —al sumar— faltan hasta completar los treinta que trae septiembre, corresponden a oleajes confusos o intermedios.

Para terminar, la figura número 4 muestra muy claramente el reparto de las temperaturas superficiales del agua del mar (S. S. T.) previsto para este mes de septiembre. Como es lógico, descienden algo con respecto a agosto, pero, al ser el reparto "medio", no lo hacen de modo importante. Quizá donde más se acuse es en el Mediterráneo, donde ya no aparece la isoterma de 24° C. Por otro lado, digamos que, según los pronósticos del Centro Meteorológico Mundial, septiembre va a registrar temperaturas muy normales en nuestras aguas. Si acaso inferiores a las normales de la época en Finisterre, San Vicente y Canarias. Y no olviden que la temperatura del agua en superficie suele ser ligeramente superior a la de la capa de aire situada inmediatamente por encima. Claro es que, a veces, en la época veraniega, ocurre justamente lo contrario...

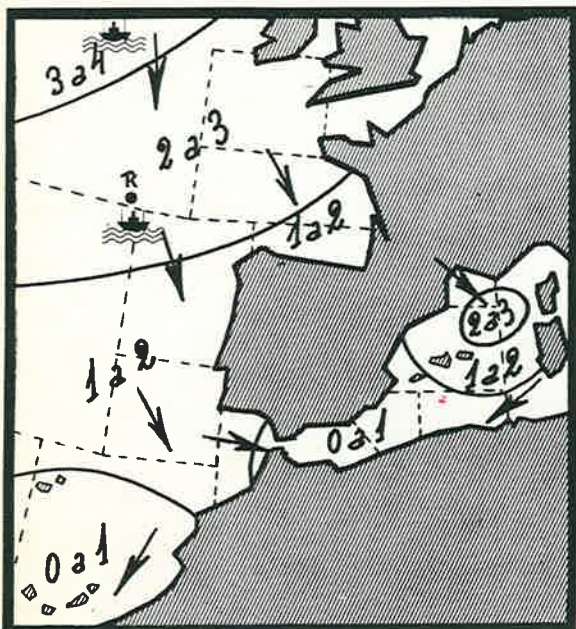


FIGURA NUMERO 2.—Mapa previsto de días de temporal durante el mes de septiembre. Las flechas indican la dirección de los vientos dominantes los días de temporal.

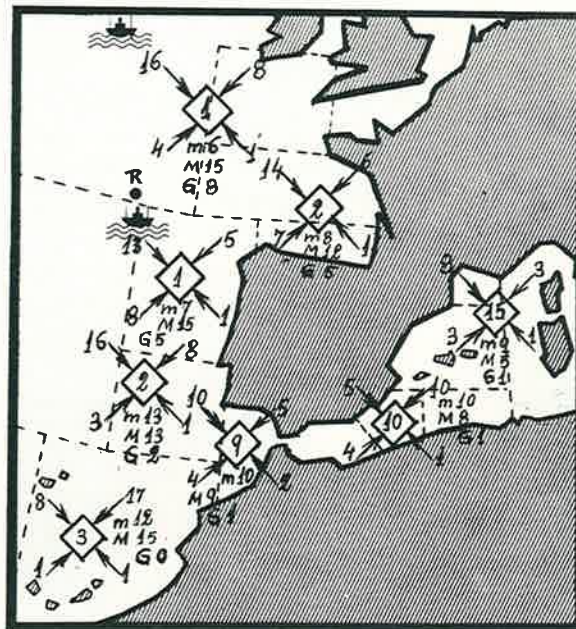


FIGURA NUMERO 3.—Mapa del estado medio previsto del viento y de la mar para el mes de septiembre en curso.

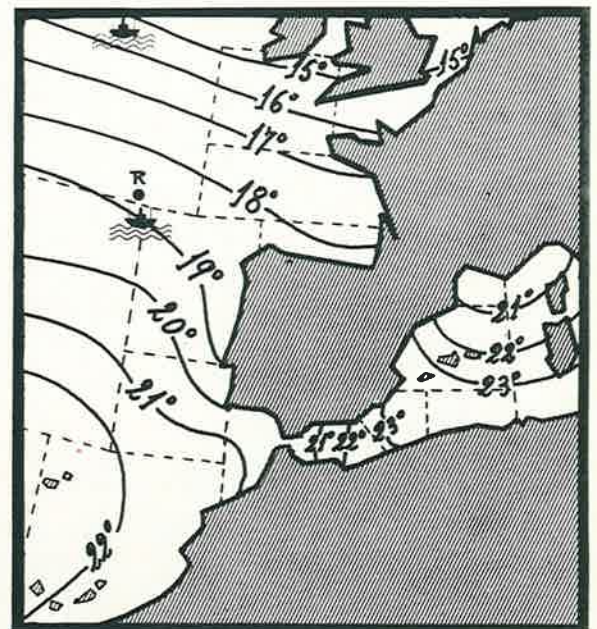


FIGURA NUMERO 4.—Mapa de temperaturas medias previstas del agua del mar en superficie (S. S. T.) para el actual mes de septiembre. Las isotermas —como es norma obligada— van rotuladas en grados centígrados.



24 horas al día

En la faena nocturna se demuestran la destreza y experiencia de los hombres, y la capacidad, resistencia y seguridad de las máquinas. Diariamente los hombres de **Baudouin-Interdiesel** y **Pegaso-Interdiesel** se responsabilizan de la construcción de motores propulsores y auxiliares que han de prestar servicio ininterrumpidamente tanto de día como de

noche, en la actividad pesquera, donde la deficiencia del equipo exige una destreza y un esfuerzo suplementarios del hombre, en detrimento tanto de su comodidad como de la productividad necesaria y deseable.

Motores y reductores Interdiesel, para 24 horas de servicio, por largos años

departamento propio



Licencia BAUDOUIN



Pegaso-Interdiesel

Gutiérrez Ascunce Corporación, S. A./Edificio Guascor/Zumaya/Spain

P.O. Box 30/Tel. (943)*861940/Telex. 36310-GUAZU-E

Deseamos ampliar información

Nombre

Cargo

Empresa

Domicilio

Población