

hoja del mar

N.º 138 • AÑO XIII

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA • MADRID • MARZO 1977

CONVERSACIONES PESQUERAS
HISPANO-ARGENTINAS

EL CONTINENTE ANTARTICO

EXPLORACION SUBMARINA
EN GUIPUZCOA



EXPEDICION "ORELLANA 77"

HAY historias que deberían escribirse con letras de molde. Historias donde el entusiasmo, el tesón y la valentía se erigen como factores determinantes de un ferviente deseo de llevar a cabo una empresa, donde lo aventurero tiene un sello de permanencia.

¡Cuánto me gustaría vivir esta historia! Así, con acento interjetivo, para ir deduciendo de todas y cada una de las facetas las múltiples y apasionantes vivencias de un largo discurrir. Porque nos referimos, con todos los honores y todas las sutilezas, a la que se espera grandiosa expedición de un puñado de hombres, bajo la experta y maestra dirección del santanderino Vital Alsar, que ha comenzado su largo deambular por estos mundos de Dios y nuestro. Y es que, seamos un poco nosotros mismos, cada hombre lleva en su interior un mucho de aventura y un tanto de deseos de correr riesgos. Riesgos que en definitiva van a servir para demostrar al mundo —al entrañable mundo iberoamericano y a todo el mundo entero— que hay hombres dispuestos a repetir gestas. Que hay hombres henchidos de pasión y entereza para sortear los más difíciles obstáculos. Emulando glorias pasadas, precisamente en este siglo XX donde el asfalto y el cemento aprisionan nuestros sentidos.

Cara al viento. Con un montón de ilusiones prendidas en el alma, un mucho de intuición y meses de estudio y planificación, ya está siendo realidad la expedición "Orellana 77", una gran aventura para vivirla como escritor y como periodista, para narrarla, tramo a tramo, en todas y cada una de sus circunstancias, y brindarla, con toda clase de detalles, al mundo entero. Una andadura digna del mayor encomio, donde la ilusión no ha de ceder un ápice y las energías hay que dosificarlas obstáculo a obstáculo.

LOS PASOS DEL CONQUISTADOR ESPAÑOL

Y es que este puñado de hombres quiere repetir, con medios técnicos similares, la gesta de Francisco de Orellana —pariente de Pizarro—, que participó en la conquista del Perú y en la de Puerto Viejo (Quito, 1535). Hombre aventurero por antonomasia. Y que llevó a cabo una gran proeza, sufriendo no pocas calamidades, atravesando ríos y montañas, en una gesta imborrable que ocupa una parcela destacadísima en la historia de América hispana.

El navegante español Vital Alsar, juntamente con veintidós compañeros de distintas nacionalidades, salió de Guayaquil (Ecuador) en olor de admiración popular, para imitar la hazaña efectuada en 1542 por el conquistador Orellana. Nada menos que dieciocho mil kilómetros de recorrido por ríos, montañas, selvas y océanos. El tiempo global previsto para esta gran hazaña será de unos siete meses, recorriendo ese largo y áspero trayecto teniendo como útiles la balsa, a pie, montando caballos y en galeón.



Dos de las seis balsas que integran la expedición "Orellana 77" navegan por aguas del río Guayas (Efe).

CON VITAL ALSAR EN SU GRAN AVENTURA

El 23 de enero pasado, fecha de inicio de la que será gran gesta, es ya historia para estos valerosos hombres. Seis balsas, construidas por los expedicionarios para cubrir la ruta Guayaquil-Babahoyos, siguiendo aguas arriba por el río Guayas. La construcción de esas balsas se proyectó en un tiempo record, cuando los miembros del grupo expedicionario entraron en contacto por primera vez con las tranquilas aguas de la ría, en Guayaquil. Manos expertas y adiestradas han ido hilvanando los distintos troncos —cada balsa está formada por seis troncos de unos treinta centímetros de diámetro y siete metros de longitud—, que le sirven para llevar a cabo felices singladuras no exentas de gran disposición de recursos físicos y un gran sentido de la maniobrabilidad. Cerca de los extremos de dichos troncos presentan muescas poco profundas por las cuales les unen transversalmente delgadas cañas de tipo denominado "guadua".

Lo que es un hecho evidente es que se han estudiado al detalle cada una de las características de dichas balsas, haciendo incluso uso de medios técnicos tan elementales como los tradicionales "machetes", muy aptos por su hoja ancha para cortar troncos y caña, así como la utilización de los "bejucos", una especie de delgadas lianas del lugar, valiosísimas para atar con firmeza las plataformas sobre las cuales se ha extendido una especie de "pavimento" de caña picada.

La primera balsa que ini-

ció sus primeras singladuras la conduce personalmente Vital Alsar, viviéndose de un gran remo. Y como en el principio de las singladuras de toda embarcación, impartieron la bendición sobre las embarcaciones el arzobispo de Guayaquil, monseñor Bernardino Echevarría, y su auxiliar, monseñor Ugo Cerazuelo, en presencia del navegante español y un miembro de la expedición.

En última instancia se incorporó a la expedición el ecuatoriano Fernando Suárez, capitán de Artillería y jefe del Batallón de Suburbio de Guayaquil. El capitán Suárez ocupó la plaza que Vital Alsar había reservado hasta el último momento para otro ecuatoriano, llamado Darquea. El fallido candidato a la expedición había venido tratando de establecer contacto con Vital Alsar desde hace unos cinco meses, y al no lograrlo optó por dirigirse hacia las selvas orientales —cual Robinson del siglo XX— para vivir, aunque fuese en una sola parte, la aventura de Orellana. Pero, claro está, un "Robinson" con más horizontes y espacio.

La expedición de veintidós hombres —de siete diversas nacionalidades— abandonan las balsas y emprenden a pie y a caballo la ruta de los incas, para cruzar la cordillera de los Andes —donde han de esperarles múltiples dificultades y gran derroche de energías—, y luego zambullirse en las selvas orientales, para seguir en galeón por los ríos Coca, Napo y Amazonas. Luego darán un rodeo por el "triángulo de las Bermudas" para enfilar la proa,

rumbo a Santander, meta de la expedición.

EL REY DE ESPAÑA, PADRINO DE LA EXPEDICION

Aparte del hecho aventurero que entraña esta gran empresa, Alsar intentará el llevar a cabo algunos experimentos científicos, fundamentalmente orientados a analizar con cuidado y determinación el problema de la convivencia y la supervivencia del hombre en un medio y condiciones peculiares. En esta cuarta aventura para el navegante español —hace siete años zarpó, también desde Guayaquil, a bordo de una simple balsa y protagonizó la legendaria empresa de navegar hasta Australia— se han empleado un cuarto de millón de dólares, contando con el apoyo del Gobierno ecuatoriano, así como de diversos organismos nacionales e internacionales. El padrino de esta gran gesta es el Rey de España, quien seguramente acudirá a Santander para recibir a los valientes expedicionarios.

VITAL ALSAR, UNA BIOGRAFIA PARA UN LIBRO

El santanderino Vital Alsar, de cuarenta y tres años, está casado y tiene dos hijas. Reside con su familia desde hace unos diez años en México. Hombre entusiasta, de gran magnetismo y fuerte personalidad, así como catalogado como hombre de temperamento inconformista y aventurero. Es profesor mercantil y poliglota. Audaz y romántico. Estatus media, fornido y con una

cabellera revuelta, poblada de precoces canas que también anidan en cejas y barba. Hombre que nunca cree en el fracaso y que tiene un gran optimismo ante la vida.

Todo un personaje aventurero, capitán, navegante, a prueba de toda clase de sensaciones que bien merecería una biografía pronta y cabal de todas y cada una de sus arriesgadas empresas. Y con su biografía, un buen libro dedicado a esta gran empresa de veintidós hombres y que podría ser el gran "best-seller" de nuestro tiempo, pues a no dudar sería traducido a muchos idiomas. Cabe, claro está, esperar resultados y analizar todos y cada uno de esos experimentos vivenciales aparte del gran número de anécdotas y curiosidades que han de ir presentándose al paso. El tiempo lo dirá.

HOMBRES ENTRE VEINTE Y CINCUENTA AÑOS

En una empresa tan arriesgada, el factor selección es importantísimo. Se requieren no solamente aptitudes físicas, sino psicológicas, midiendo todas y cada una de las características que han de adornar al equipo audaz. Los componentes de esta expedición son de muy diversas ocupaciones y profesiones. Por ejemplo, Mark Modena, un franco-canadiense de cincuenta años, reside en Alicante y es industrial, es el veterano del grupo y que ha acompañado a Vital Alsar en sus tres anteriores expediciones. Por su parte, Ramos Elizondo y Roberto Freyria son mexicanos, de veinte años; uno, estudiante de Biología, y el otro, piloto aviador; son los benjamines de la expedición.

LOS VEINTITRES
INTREPIDOS
EXPEDICIONARIOS
ESTAN YA
EN LOS ANDES

Los requisitos esenciales para la selección de estos veintidós hombres que capitanea Alsar han sido: hombre normal, en lo físico y en lo moral, nivel cultural, corazón noble y ferviente enamorado de este tipo de expediciones.

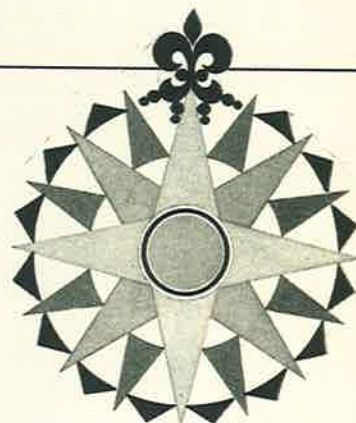
Esta gran empresa está patrocinada por RTVE. Una expedición de RTVE, dirigida por otro intrépido aventurero del reporterismo, Miguel de la Quadra-Salcedo, se trasladó a Quito para unirse a esta expedición; el equipo de Radiotelevisión Española lo forman el veterano y gran profesional de la cámara Juan Verdugo y el técnico de sonido José Luis Márquez. Muchos cientos de película para esta gran expedición, cuyo resultado y los muchos capítulos filmados que la constituirán será la delicia para muchos telespectadores de todo el mundo. Se trata, sin duda, de una gran inversión rentable.

ALGUNAS CARACTERISTICAS DE LOS GALEONES

El mismísimo Vital Alsar ha diseñado el modelo de los tres galeones que cruzarán el océano, construidos en los astilleros santanderinos de Pompeyo. Cada uno de estos tres galeones tendrá las siguientes características: 11 metros de eslora; manga, 3,66; puntal y castillo, 2,10; mástil mayor, 7,33; mástil menor, 5,33; botolón, 2,46, y bauprés, 0,46 metros. Los nombres de los galeones son "Cantabria", "Amazonas" y "Atlántico", con los que navegarán a través del Amazonas a lo largo de unos 6.400 kilómetros, hasta desembarcar en el Atlántico. Una vez en el mar océano, navegarán en dirección al Norte para tomar la corriente del Gulf Stream, y siguiendo su curso, arribar en Santander, que se prevé como fecha probable hacia finales del mes de agosto. Un largo periplo, una larga aventura.

Hasta ahora, la marcha de estos valientes hombres sigue adelante. Dando muestras de gran superación en las muchas dificultades que han de ir surgiéndoles al paso. Las balsas, con sus veintidós tripulantes, llegaron a Babahoyo con más de cuarenta y ocho horas de retraso sobre el plan de marcha previsto. Estas balsas fueron sustituidas por catorce caballos, con los que emprendieron la segunda larga etapa de la expedición hasta Quito. En los caballos cargaron equipos y vitualas. En esta etapa el grupo deberá escalar la cordillera de los Andes, y se cree que han pasado ya por las ciudades de Guaranda, Ambato y Latacumbá. Los primeros 35 kilómetros los hicieron en una sola jornada hasta Montalvo, para seguir hacia Balzapamba, población perteneciente a la provincia de Bolívar y situada ya en las estribaciones andinas. Las últimas noticias señalan que todo marcha perfectamente, alta la moral y la expedición marcha con gran optimismo a cubrir nuevas etapas. ■

MANUEL MARTINEZ FERROL.



CISORIA DE PESCADOS DE DON ENRIQUE DE VILLENA

EN el capítulo IX de su "Arte Cisoria" se enfrenta el muy noble señor don Enrique de Aragón, más conocido como don Enrique de Villena, con la grave cuestión **"del tajo de los pescados que se acostumbra en estas partes comer"**. Y el primero de los "pescados mayores" con el que don Enrique topa es con la ballena, y nos advierte que dado su tamaño no se **entera adobar non se puede**, aparece en los mercados en **pedaços pequeños e tuérdegas**. (Previamente, don Enrique ha advertido que la ballena es el más grande de todos los "pescados mayores", aunque hay algunos que dicen que la sirena con ella se iguala en tamaño, pero la sirena ni se pesca "nin comen della".) La ballena se sala y se conserva durante mucho tiempo, y como tiene mucha gordura, se hace de ella aceite. Es carne pesada, y **lo magro tájase menudo por la duresa suya**. Lo mismo se hace con el delfín. Don Enrique se para muy especialmente en cómo se ha de cortar el sollo. Me atrevo a pensar que no se trata del pez que en Galicia denominamos así, y que alguna vez pueden dar por lenguado. Dice don Enrique que **el sollo es noble pescado e sabroso, e por eso en el tajo suyo más se engañaron, acatada la grandeza de su cuerpo**. Estamos, pues, ante un pescado de gran tamaño. No se acostumbra a servirlo entero, sino en ruedas partido, **e tiene muchas tornillas**. Hay que cortar lo magro con lo grueso, es decir, con la grasa parte, tajadas anchas y delgadas con un primer cuchillo, y si la parte a cortar fuese la magra, con un segundo cuchillo se corta más menudo, **mayormente lo cercano al hueso**. Pero lo más importante de este pescado es que tiene muchas tetas con pezón, como cerda, y entonces con un tercer cuchillo, **el gañivete pequeño**, se parte en bocados. Y aun se hace empanada: **eso mesmo facen de lo que fuere en pan...** Sin duda, el sollo de don Enrique de Villena no es el sollo nuestro. Las ideas biológicas de don Enrique de Villena, como es sabido, son más bien un poco extrañas. Por ejemplo, sobre la naturaleza del salmón. Dice textualmente que **el salmón se face de la trucha cuando del agua dulce se pasa a la salada**. Es un pescado **glutinoso e tierno**, y se sirve en ruedas, debido a la **grandesa** de su cuerpo, y hay que quitarle la piel con el **gañivete chico**: canivete que decimos los gallegos de una navajilla, "knife", que dicen los ingleses.

El sábalo es muy tierno y es espinoso, y por eso hay que servirlo troceado en menudas partes, quitándole las espinas. El congrio fresco —que corría por las Castillas y el Reino de Valencia mucho congrio salado y seco; todavía en algunas partes del litoral atlántico gallego se seca el congrio— dice que se taja a lo largo con el cuchillo, primero, es decir, el mayor, dando un tajo fondo, y después se cortan tajadas perpendiculares al corte primero longitudinal, hasta llegar a la espina. Y lo mismo se ha de hacer con la pescada, es decir, la merluza. El mero se taja igual que el sollo. Cortar la trucha para servirla en la mesa es complicada cosa. Primero se aparta la cabeza y después se abre por el

lomo, comenzando desde la cola con el gañivete, y se quita la espina, sirviéndola abierta. Y hay noticia que es novedad, que es que **a algunos place, de trucha gruesa, comer la espina**. Si entiendo bien a don Enrique de Villena, la espina central de la trucha se asa mucho y se apartan las espinas quemadas, **e queden los nudos**, y lo que parece ser que se come y es muy sabroso, **el nervio que pasa por ellos**. Parece cosa de cocina china. De la misma manera que la trucha, se cortan el pagel, el besugo, el pámpano, el lenguado, la dorada. A la langosta se le quita el caparazón y su carne es recia. Es decir, don Enrique a la carne de la langosta y de los langostinos y otros mariscos le llama "pescado". Así dice que hay que quebrar **las cañas de sus piernas**, es decir, las patas, **sacando el pescado dellas**. En lo que se refiere a las ostras, hay que **partir sus conchas**, pero si en la mesa estuviesen grandes señores, ya se traen abiertas a ella, **e con la broca sacan su pescado**.

Don Enrique recomienda que lo menos que se pueda se debe tocar el pescado con el cuchillo, porque los peces, con su viscosidad, toman **del sabor del fierro**. En los pescados duros, **la cortadura escusar no se puede**, pero en los otros, lo mejor es partírlas a mano. En la mesa, claro: cada uno de la fuente irá tirando la parte que prefiere, así que el maestro cisorio ha partido el pescado.

Don Enrique nos da una lista de los pescados salados y secos que corrían entonces. Eran muchos: congrio, pescada, atún, pulpo, sábalo, lija, mielga, arenque, sardina y cazón. La sardina y el arenque se sirven sin cabeza. Al congrio seco y salado se le quita la piel, con el gañivete pequeño, y lo mismo a la mielga y al cazón. Y, finalmente, don Enrique, pasando de lo salado a lo fresco, nos da unas precisiones muy útiles sobre la merluza: la pescada, **su cabeza es lo mejor, e lo que está cerca della, si fuese frita**, y de la cocida los toros más grandes, por lo abierto.

Esta, limitada, caótica, extravagante, es la cisoria de los pescados que quería don Enrique de Villena ver en el servicio cortés de las mesas principales. Item más, cuando un lunes, día 6 de septiembre, termina de escribir el "Arte Cisoria" en su villa de Torralba, que era lunes, y el año, el 1423, don Enrique lo que pretende es educar a la gente en la mesa, en la que no hay más instrumento que la broca y los varios cuchillos, y en mesas aristócratas, cuchara, y el tenedor aún tardará un par de siglos en aparecer, y hay que comer con los dedos. Don Enrique suplica que su obra sea **comunicada, propagada, para mejoramiento del político vivir e dirección de buenas costumbres de los señores, ante quien cortaren lo que este oficio tuvieren**. Además quiere demostrarle a Sancho de Jaraba si en cortar con el cuchillo en la mesa del Rey hay arte. Aún tendría que haberla mayor en los que comían con la mano. La priora de "Los Cuentos de Canterbury", de Chaucer, comía tan delicadamente llevando el bocado en las puntas de los dedos que era una delicia verla en el almuerzo. ■



Por
**NESTOR
LUJÁN**



HISTORIAS DE ESTURIONES

En toda la poesía clásica y en los fragmentos de arte culinaria que nos han quedado de Grecia y Roma se tiene al esturión por un pescado precioso y raro. Así, en Grecia, cuando en el Olimpo se celebraba un festín a Zeus se le servía un esturión entero como gran homenaje. La voracidad del padre de los dioses debió ser grande, pues lo comía entero, y Hera, su esposa, y el resto de los dioses comían otra clase de pescados. El sofista Claudio Eliano, que vivió a finales del siglo II después de Jesucristo y fue un considerable gráfomano, que practicaba la bien estudiada naturalidad, escribió en sus "Historias de los animales" bastante sobre los esturiones, que él tenía por uno de los bocados más exquisitos y que en la época imperial de Roma llegaban del Danubio. Afirmaba también que en Panfilia, cuando los pescadores capturaban en alta mar a un esturión —bien sabido es que desovan en los ríos y sus huevas son el suculento caviar— interrumpían la pesca y volvían gloriosamente a la playa para celebrar la captura. En los banquetes romanos se servía el esturión entero al son de flautas que tañían doncellas. Cocer el esturión entero era empeño glorioso para un cocinero, porque la carne del esturión no es precisamente delicada y muelle. Pero la tradición de servir este espléndido pescado se mantuvo y de ella queremos hablar, porque es el esturión protagonista de un histórico banquete. Se trata del momento del Imperio napoleónico, instante de grandes gastrónomos: Talleyrand, el marqués de Cussy, Grimod de la Reynière, Brillat-Savarin y el archicanciller Cambacérès, que fue un tipo extraordinario, no sólo como "gourmet", sino también como político.

El archicanciller Cambacérès, tipo equivoco y sensual, fue una figura que se deslizó hábilmente a través de todos los embates de la Revolución espumando siempre lo mejor. Para que conozcamos el oportunismo de Cambacérès, diremos los cargos que tuvo: diputado de la Convención y presidente del Comité de Salvación Pública, bajo la Revolución; miembro del Consejo de los Quinientos, ministro de Justicia y segundo cónsul, durante el Directorio y el Consulado; archicanciller del Imperio y duque de Parma en la época napoleónica. Luego de dos años de exilio, porque había votado la muerte de Luis XVI, Luis XVIII le volvió a llamar y le confirmó duque, y ciñendo esta corona ducal teóricamente en sus sienes murió de apoplejía a los setenta años. Cambacérès, como su enemigo y rival Talleyrand, fue un maestro en el arte de sacar partido a la vida. Estuvo siempre al servicio de los acontecimientos, cauteloso. Fue un buen jurista, a quien debemos el Código Civil napoleónico. Se parecía mucho a Talleyrand, exceptuando en el inquebrantable amor al bello sexo que Talleyrand tuvo siempre. El archicanciller fue un magnífico anfitrión. A pesar de la maledicencia de Talleyrand y de su cocinero Carême, fue un gran gastrónomo. Le gustaba que le acompañaran muy pocos a la mesa y exigía la puntualidad sobre todas las cosas. Jamás esperó un solo minuto a ninguno de sus invitados. El príncipe Guillermo de Baviera, que llegó minutos tarde a la comida, encontró, a pesar de ser invitado por primera vez, las puertas del comedor cerradas y tuvo que retirarse. También exigía que damas y caballeros estuviesen impecablemente vesti-

dos. En una ocasión en que la duquesa de la Rochefoucauld, de la más rancia nobleza de Francia, llegó un tanto descuidada en su vestido, Cambacérès no dejó de reporchárselo, diciéndole: "Vous-avez là, madame, un bien charmant négligé!". La duquesa de la Rochefoucauld tenía la respuesta pronta y le replicó con una impudica adulación y un fingido aturdimiento: "Monseñor, os ruego que me escuséis, pero venía de una recepción de la Emperatriz y no he tenido tiempo de cambiarme".

Afortunadamente, la Emperatriz no había invitado a comer a la duquesa, pues en la mesa imperial, a pesar de los esfuerzos del marqués de Cussy, intendente de palacio, se comía muy mal. La única vez que Brillat-Savarin se refiere a Napoleón, dice: "Napoleón era un hombre que comía de prisa y mal". Terrible, lapidario, estremecedor epitafio.

Volviendo a Cambacérès, sus banquetes eran célebres. Cuenta Alejandro Dumas en su gran diccionario de la cocina el siguiente suceso: "Un día el 'chef' del archicanciller Cambacérès, que disputaba con el príncipe Murat, con el marqués de Cussy y Talleyrand el honor de tener la mejor mesa de París, adquirió dos esturiones. Uno pesaba 162 libras y el otro 187. Su mayordomo se creyó en la obligación de consultar a Su Alteza sobre el grave problema que planteaban estas dos piezas que habían adquirido. Si los servía los dos, uno perjudicaría al otro. Si solamente servía uno, el segundo estaba perdido irremisiblemente. Cambacérès se encerró con su mayordomo y se puso a reflexionar, y he aquí lo que imaginaron: Reunidos los invitados para la cena, después de las sopas, entró el mestresala al son de flautas y violines con el primer esturión llevado en una bandeja por cuatro criados. Dieron la vuelta a la mesa en medio de los aplausos de los convidados y en un momento dado dos de los criados dieron un traspicé y el magnífico plato cayó por los suelos, quedando completamente inservible. La consternación hizo presa en todos los invitados menos en el archicanciller Cambacérès, que con un gesto impasible ordenó: "Servid el otro", y salió una comitiva exacta a la primera con el esturión mayor, que fue servido tal como mandan los cánones. Cambacérès había querido sacrificar un esturión ordenando el tropiezo a sus lacayos para ofrecer la ostentación más refinada.

Suponemos que el gran esturión del archicanciller fue servido, cocido al caldo corto. Así también sirvió en 1833 el propio Alejandro Dumas un esturión inmenso en el célebre baile de máscaras que dio en un enorme piso desamueblado a más de cuatrocientas personas. Dice Alejandro Dumas que se pudieron acabar las grandes piezas de caza, pero que el esturión fue imposible concluirlo. Añadamos que en la época de Napoleón todavía se pescaban esturiones en París, en el río Sena, bajo el Pont Neuf, que, como es sabido, es el más viejo de la capital francesa. Sin embargo, dice un cronista que ya eran raros y capturar una pieza era como una fiesta. Este "peregrino de las ondas", como le llamó Ovidio, que tantos comió en su destierro del Ponto, vale más por sus huevas que por sus carnes. Aunque hago excepción si están ahumados convenientemente. Entonces su carne pide vinos claros perfumados, convenientemente frutados y fríos, que alegren la conserva de sus carnes. Vinos claros y resplandecientes, bien frescos: el oro claro y transparente de los grandes vinos secos del mundo. ■

KRISNER, EL DELEGADO

Por JOSE MARIO PAEZ

LAS entreabiertas fauces de la reluciente cartera del director general devoraron ávidamente el último expediente de la mañana. La hora del despacho con su excelencia tocaba a su fin. Sobre las apretadas caobas de la mesa de trabajo de su excelencia la cartera del director general era un hierático bostezo de ahíta burocracia forrada de cocodrilo.

—¿Algo más, Ventling?

—No, excelencia.

¡Clack! Las regordetas manos de Ventling se retiraron a tiempo. La cartera, cerrada ya, había perdido su agresiva apariencia de fauces en acecho. Aparentaba ahora ternuras de bien llevado embarazo, tranquilas promesas de inminentes partos administrativos.

Su excelencia miró vagamente por la entreabierta ventana. ¿Fue su mirada, fría y densa a un tiempo, la que puso un revuelo estremecido en la inanimada laxitud de los visillos? ¿O fue una brisa suave, heraldo de las delgadas montañas que en el horizonte se obstinaban con machacona insistencia en recortar sus airoas siluetas sobre un desdibujado fondo de transitorias nubecillas? Desde la repisa de la solemne chimenea de mármol, eternamente apagada, un historiado reloj Luis XV desgranó las apretadas urgencias del mediodía. El argentino sonar de las horas se desparramó por todos los rincones como un puñado de bolas de acero que súbitamente se escapasen de las manos de un niño. El director general, restablecido el silencio, se dispuso a retirarse.

—Un momento, Ventling.

—Sí, excelencia.

—La Conferencia... ¿A quién vamos a enviar a la Conferencia marítima?

Ventling se quedó, una vez más, sorprendido por la prodigiosa memoria de su excelencia. El mismo había casi olvidado que, en fecha ya muy cercana, comenzaba en Ginebra la Conferencia Internacional sobre los Mares. Era ya el décimo período de sesiones. En los anteriores se había progresado lentamente, a paso de bueyes. Lentamente vino el atasco en los espesos barrizales de las consideraciones políticas, y nadie conseguía que la Conferencia avanzase, ni a paso de carreta. El interés de

"Krisner, el delegado" obtuvo el primer premio del concurso literario Juan Sebastián Elcano, edición 1976, que todos los años convoca la Casa del Mar de Cádiz. Su autor, don José Mario Páez Martínez, es natural de Murcia y funcionario de las Naciones Unidas, con sede en Ginebra.



su país (país sin litoral, pero rodeado por buenos vecinos) por la Conferencia era escaso. Todos los amigos de Ventling habían asistido ya a algunos de los períodos de sesiones anteriores y, por una razón u otra, no mostraban un entusiasmo excesivo por volver a Ginebra. Ventling fue descartando uno a uno, **in mente**, los nombres de sus más cercanos colaboradores. Después, en un arranque de maquiavélica ironía, se le ocurrió que quizá podría mandar a alguien especialmente detestado, insolente o levantisco, pero casi inmediatamente se dio cuenta de que lo bien provisto de las dietas y la no muy larga duración de la Conferencia eran argumentos más bien contrarios a su propósito. No. Ginebra no era, en esta ocasión, totalmente una condena. Habría que buscar a alguien, de segunda o tercera fila, lo bastante discreto para que no destacase demasiado (siempre hay algún periodista capaz de transformar en fulgurante gloria el palabrero desparpajo de un buen delegado) y lo suficientemente capaz para poder seguir al menos los intríngulis técnicos de una tan compleja Conferencia.

Ventling tenía, al menos, una notable cualidad de buen administrador: conocía su Ministerio al dedillo. No en balde había iniciado su carrera en los escalones más bajos de la Administración, para ir encaramándose poco a poco hasta los más elevados camaranchones, heterogéneamente amueblados, en los que la Administración linda perpetuamente con la política. Había sabido conservar su puesto de director general con más de cuatro ministros, de no muy análogas tendencias, y comenzaba a cometer el nefasto error de considerarse indispensable. Ventling inició un rápido recorrido de la pirámide ministerial, dejando deambular su pensamiento por los bien alfombrados despachos, con muebles de estilo y arañas de cristal, para pasar después a los de segunda fila, más funcionales (¿para qué fun-

ciones?) y sobrios, de muebles metálicos. Recorrió luego los pisos más altos del Ministerio, llenos de recovecos por los que siempre anda alguien perdido, buscando con obstinación "la sección correspondiente", sin que nadie sepa decirle exactamente en qué dirección debe encaminar sus pecadores pasos...

—¿Se le ocurre alguien, Ventling?

—Krisner, excelencia; podríamos mandar a Krisner.

—¿Quién es Krisner?

—Es el jefe de la Sección Marítima. Un hombre oscuro, pero competente, no muy locuaz, meticoloso, que, aunque nunca lo hemos mandado al extranjero, conoce varios idiomas...

Ventling se preguntó si no estaba corriendo un riesgo innecesario. La imagen de Krisner se le había aparecido de repente durante su imaginario recorrido de los pisos altos del Ministerio, y la había soltado de sopetón, en el ansia de irse cuanto antes a tomar un piscobis. ¿Qué sabía él de Krisner exactamente? Impenitente soltero, camino de la cuarentena, sin que se le conociesen líos de faldas ni de pantalones, ratón de biblioteca, gruesas gafas, vestido correctamente, aunque siempre con trajes que tenían algo de ramplón, sin distinción, con los bolsillos eternamente desbordados, desbocados, a pesar de que nadie, nadie recordaba haber visto nunca a Krisner sin una voluminosa cartera en la mano. Si un día se hubiese presentado en el Ministerio con una corbata atrevida, con los brazos naturalmente caídos a lo largo del cuerpo, la gente lo hubiera mirado —Ventling estaba seguro de ello— como si hubiese venido desnudo o con un brazo en un cabestrillo. Krisner era él y su cartera, su aire desvaído "de segunda fila", un hombre "que no llegaría nunca". Pero Ventling sabía también que los conocimientos de Krisner eran prácticamente inagotables, que cada vez que alguno de sus ilustres cole-

(Pasa a la pág. siguiente)

KRISNER, EL DELEGADO

(Viene de la pág. anterior)

gas del primer piso tenía que redactar un informe relacionado con temas marítimos, solicitaba información básica de la Sección Marítima, y que, la mayoría de las veces, los informes que llegaban a sus manos eran, salvo la firma, simples reproducciones de los informes de Krisner.

—Mande, pues, a Krisner.

Ventling, sin tener tiempo siquiera de arrepentirse, se dio cuenta de que la hora del despacho había transcurrido y de que Krisner sería el delegado en la Conferencia Internacional sobre los Mares, décimo período de sesiones, que se celebraría en breve en Ginebra.

—Dele las instrucciones de costumbre. Recomiéndele discreción (nada de líos, los suizos son una gente muy seria) e infórmeme a su regreso.

—Entendido, excelencia.

Al día siguiente, Krisner fue convocado en el despacho del director general. Ventling le comunicó su designación como delegado, le dio las instrucciones de costumbre:

—Actúe discrecionalmente, nada de conflictos con los "grandes", y ya sabe usted cuál es nuestra política al respecto. Mucho tacto, Krisner, mucho tacto... ¡Ah! Como usted no tiene hijos, si a la vuelta no anda muy cargado de equipaje, tráigame unas cajas de Lego y unos chocolates para los niños. ¿Conoce usted ya los chocolates suizos?

Krisner no conocía los chocolates suizos, no sabía cuál era "nuestra política al respecto" (¿lo sabía Ventling?), ni si sería capaz o no de tener tacto. Sentía un cierto gusanillo de miedo pensando que iba a participar en una gran Conferencia Internacional, pero, a pesar de todo, sentía una inmensa alegría: el agua, el mar, los mares, todo lo que con ellos se relaciona —minerales, costas, aguas territoriales, pesca, especies de peces, épocas de captura, frezaderos, aguas saladas, aguas navegables, aguas pelágicas, plataformas continentales...—, era su elemento. Krisner, recién designado delegado de su país en la Conferencia Internacional sobre los Mares —décimo período de sesiones— tuvo el presentimiento de que, a pesar de los pesares, en la Conferencia de Ginebra, él, Allen Krisner, se iba a sentir como el pez en el agua.

* * *

El avión había iniciado su descenso. Con un gesto brusco, acompañado de la estereotipada sonrisa que afloraba a su rostro cada vez que su mirada cruzaba la mirada de algún pasajero, la azafata descorrió las cortinillas que separaban la "primera" de la clase "turista", mucho más nutrida y rebullente. Krisner se preguntó si ello sería un gesto igualitario ante la posibilidad de un accidente, un gesto metafísico, quizá religioso, inventado no por los técnicos de las compañías en materia de seguridad, sino por desconocidos prestes, magos o brujos encerrados en acolchados despachos de esbeltos rascacielos. Apretó el cinturón y sus ojos buscaron apoyo en el paisaje. El avión esbozaba un viraje. Por un momento sólo pudo ver la geométrica perfección del ala y, a lo lejos, un delicioso derroche de aborregadas nubecillas; luego, restablecido el equilibrio de la gigantesca aeronave, Krisner contempló la magnífica perfección del Lemán, con su sarpullido de ligeros veleros, con sus verdiazuladas orillas de arrobadas quietudes,

salpicadas de la geométrica perfección de las arquitecturas de suntuosas y distantes moradas; era un atardecer claro y tranquilo y, a lo lejos, el Mont Blanc, tocado de sus perpetuas nieves, tenía la apariencia de un brusco sobresalto del mundo entre tanta serena belleza, entre tanta acristalada perfección de líneas y colores. Un relámpago de prisa. Las abetunadas e impresionistas líneas de la bien balizada pista se hicieron cada vez más concretas. El contacto con la tierra, rotundo como un alda-bonazo. Un inaudible suspiro de alivio y los reactores que, furiosos, protestan contra tanta mal disimulada desconfianza. Poco a poco se extingue el ronroneo y en la música de circunstancias comienza a florecer el apresurado intercambio de las conversaciones. Ginebra. Aquí y allá, la roja crucecita, roja y maciza, del emblema confederado. Un largo pasillo, por el que discurren raudas las aguas de una alfombra mecánica. Sobre ella, impasibles y ya eternamente silenciosos, los pasajeros se dejan llevar —ciudadanitos de plomo— armados de bultos y portafolios hacia las acristaladas garitas de unas exiguas formalidades administrativas y aduaneras. Ginebra. Krisner, todo mirares, hace una seña a un taxi, que acude al instante, como un bien entrenado San Bernardo, y se deja conducir hacia el centro de la ciudad en busca de su hotel, en busca de las inevitables sorpresas de la Conferencia Internacional sobre los Mares.

* * *

Había sido su primer viaje en avión, casi su primer viaje a secas. Todavía le zumbaban un poco los oídos y estaba algo borracho de tantas sensaciones nuevas, de tanto esfuerzo por que no se le transparentase la ignorancia. Ya bien instalado en un modesto pero confortable hotel, no muy lejos de la estación de Cornavin, casi en el centro de la villa, Krisner se dispuso a dar una vuelta. Pero antes vació meticulosamente sus maletas y colocó en una mesa auxiliar, en geométrico despliegue, las diversas carpetas que contenían sus arrebatadas notas. Tales notas le daban un sentimiento de seguridad, de confianza, pero en el fondo no había nada en ellas que no estuviese dispuesto a saltar, como una amedrentada rana a lo verde del pantano, en el momento preciso, de su fabulosa memoria.

Krisner salió a la calle. Era un día de verano caluroso y espeso. Sus pasos le llevaron, calle del Mont Blanc abajo, en dirección al lago y al reloj de flores. Se dejó llevar por la pendiente, mirando los escaparates abarrotados de relojes, de chucherías para turistas, de cencerros, de cajas de música. Poco a poco, como era en él costumbre, sus pensamientos se fueron alejando de la realidad más cercana e inmediata y se encontró sumido en el dédalo de sus razonamientos interiores, de sus cábalas, de sus suposiciones e hipótesis. Pasaron unas muchachas, que lo miraron con una sonrisa fresca y atrevida, en la que revoloteaba una mal contenida carcajada. Krisner se percató entonces de que, en su abstraído ensimismamiento, se había parado delante de un escaparate. ¿Cuánto tiempo llevaba ya allí, parado como un soldado en su garita? Y se rio él también mirando —y viendo él también ahora— la policroma y apastelada sinfonía del escaparate: era como un revuelo de gigantes mariposas, rizadas y fruncidas, de alas ligeras, casi incorpóreas; pero si se miraba más de cerca se daba uno cuenta de que se trataba

de un fabuloso despliegue de ropa interior femenina, de minúsculos "slips" y diminutos sostenes malva, salmón, cárdenos, rojo sangre, azules, delicadamente azules, como el jirón de cielo que se percibía al fondo de la calle, sobre la quietud de la ciudad, en marcha hacia el ocaso.

* * *

Tras un copioso desayuno —pan con mantequilla, confitura de fresas y frambuesas, "croissants" y café o té, al gusto—, Krisner salió hacia el Palacio de las Naciones. El encargado de la recepción, un italiano, le aconsejó que tomase el "bus" de las 8,01 en Cornavin, que lo dejaría a las 8,10 en punto en la plaza de las Naciones. Krisner se quedó un tanto perplejo ante tanta matemática precisión. En su país los autobuses pasaban de



vez en cuando y había que contar con un buen cuarto de hora de margen para llegar en punto al Ministerio. Una cosa comenzaba a intrigarle un tanto de Ginebra; a saber: la aparente ausencia de suizos. Las mujeres de la limpieza eran turcas. La bien plantada moza que servía los desayunos —traje negro faldicorto, generosamente faldicorto, y cabaretero delantalito rojo— era española. El encargado de la recepción, italiano...

Sumido en estas cábalas, recogió algunas de sus notas, abrochó la hebilla de la correa que retenía la adiposa cintura de su bien cebada cartera, y se dirigió, paso a paso, mirando de cuando en cuando su reloj, hacia la plaza de Cornavin. Había ya en las calles un frenético discurrir de gentes mañaneras, y el tráfico era denso, rápido y fluido, como un apresurado torrente. A las 8,05 su autobús desembocó en la plaza y, dibujando una bien templada curva, se detuvo impávido, ante su

asombro. Los pasajeros subieron en un calmoso desorden, sin prisas, sin empujones, con una mal disimulada apatía o torpeza.

Tuvo la suerte de encontrar un asiento libre y se dedicó a observar a sus compañeros de trayecto: el público era heterogéneo, ligeramente cromático. Algún turbante, escandalosamente blanco y bien plisado; algunos negros africanos, parlanchines y sonrientes, vestidos con deslumbrantes túnicas, de cuellos redondos festoneados de afiligranados bordados de los que emergían, soberbias, las bien talladas cabezas; un traje Mao, elegante, gris y proletario, y una mirada oblicua, inteligente y enigmática, agazapada tras la concha de las gafas; dos muchachas en saríes, bien envueltas, dejando al aire, en la cintura, un atisbo de carnes morenas, prietas, de las que manaba el incipiente barrunto de una generosa curva;

delegados, funcionarios y secretarías de la Conferencia.

* * *

La interpretación era buena. Los documentos llegaron puntualmente a sus manos, e instalado en su asiento en la sobria y elegante sala de conferencias, Krisner seguía con interés y entusiasmo el torrente de los discursos inaugurales.

Pronto se dio cuenta de lo bien nutrido de muchas delegaciones. Su país no tenía delegación permanente en Ginebra y, detrás del letrero en que figuraba el nombre del mismo, Krisner se sintió un poco solo, casi abandonado. Había colocado en su oreja derecha, como los otros, la transparente y anatómica caracola del auricular, y se entretuvo un instante

manipulando los botones: ... therefore, my country..., un port qui serait leur propriété..., los derechos de pesca garantizados hasta...

Krisner esperaba que empezase el auténtico trabajo. Hasta ahora, los discursos eran grandes cuadros imprecisos, casi impresionistas, que había que mirar muy de lejos para que el tema o las intenciones se concretasen. Ventling lo había aconsejado:

—No se le ocurra hacer uso de la palabra el primer día. Las sesiones plenarias no sirven de gran cosa; el trabajo de veras se hace en las comisiones. Usted debe formar parte del grupo de los treinta, que, pese a su nombre, debe estar compuesto, al menos, por unos cuarenta países...

—¿He de tomar posiciones? ¿Respecto al límite de las aguas territoriales...?

—Vote con el grupo de los treinta. Su política es la nuestra. Y en ella veo un gran beneficio para todos.

—Entendido, señor Ventling.

El orador de turno había abandonado el trillado camino de las declaraciones generales. Krisner enderezó las orejas: "... líneas de base..., línea de bajamar..., cuando se trate de islas en atolones o que tengan cadenas de arrecifes..."

Krisner se había olvidado del mundo. Cada una de las palabras de su ilustre colega despertaba en él torrente de sensaciones. Veía dibujarse claramente no sólo cada uno de los problemas, sino, por encima de todo, el mar, la mar azulada e inmensa, con sus dilatadas playas, sus abruptos promontorios, sus aguas verdosas, teatro de las hazañas de pretéritos galeones que quizá dormían enterrados en las profundidades. El mar era para Krisner una pasión soterrada y violenta, su ciencia, su

religión casi. El mar era para él algo tangible, verdadero, sólido y eterno...

* * *

Acabada la sesión inaugural, Krisner se puso en contacto con el grupo de los treinta y comprobó con agrado que, a la hora de comer, ya tenía varios amigos. Bueno, sería mucho decir llamarles amigos, él, que casi no los tenía; pero, en cualquier caso, había encontrado una cordial acogida, que era muy de su agrado.

—¿Comemos juntos en la cafetería? La sesión de la tarde empieza bastante pronto.

—De acuerdo.

Krisner tuvo la sensación de que las cosas comenzaron en la cafetería. Se dio cuenta también de que algunos de sus colegas —algún geógrafo, algún especialista en cuestiones marítimas, pero, en su mayor parte, sólo diplomáticos— comenzaban a mirarlo con interés y a escucharlo con atención.

Las conversaciones eran eclécticas. Por momentos, la doctrina del paso inocente se mezclaba al ruido de los tenedores. Más tarde, alguno hablaba de una proyectada escapada a Divonne. O se cambiaba la rutinaria y práctica jerga de las delegaciones: hoteles, tiendas, diversiones...

—¿Un buen médico?

—Sí, Agamov debe saberlo.

—¿Cómo se llama ese sitio?

—Voy a buscar un café. ¿Ustedes quieren?

—La prevención de la contaminación...

—Sí, por supuesto, no faltaba más.

—¿El mejor "entrecôte" de Ginebra?

—Ni por asomo.

—Las islas artificiales...

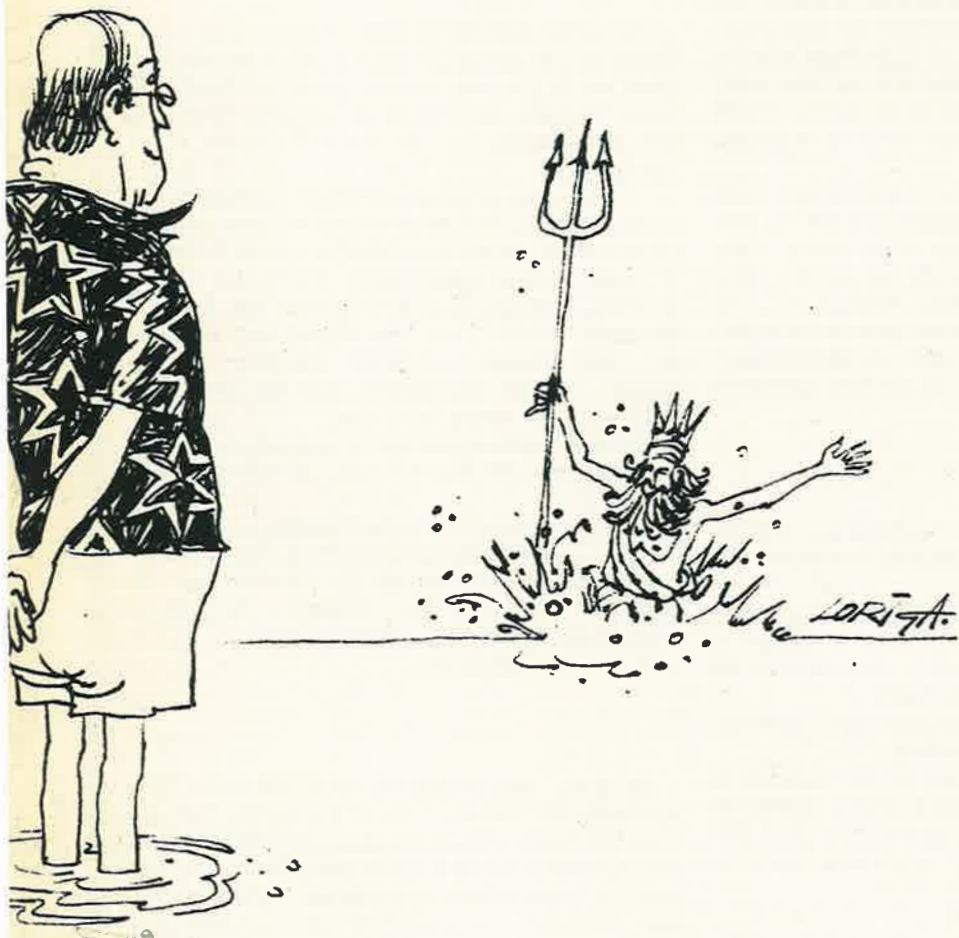
—Pregunté en recepción; ellos lo saben todo...

—Usted no estuvo en Nueva York, ¿verdad?

* * *

El primer comité del que Krisner formó parte se reunió por la tarde en la sala XV. Krisner hizo por vez primera uso de la palabra. En seguida se dio cuenta de que se le escuchaba con atención, casi con respeto. Krisner no siguió los caminos trillados. Un breve saludo a la Presidencia, y al toro. Entró de lleno en el tema, y el tema lo conocía a fondo, como conocía al dedillo todo lo que con el mar se relacionaba, todo lo que tocase al mar, de cerca o de lejos. Sus intervenciones fueron a la medida de sus conocimientos: breves, enjundiosas, ceñidas al tema, sin descuidar ni uno solo de los aspectos del problema, anticipando las consecuencias de sus propuestas en cada uno de los otros campos. Krisner se expresaba con una humilde autoridad que pronto fue proverbial entre sus colegas. Estaba siempre alerta. Para añadir, por ejemplo, a la lista de las especies sumamente migratorias —atún blanco, atún rojo, patudo, listado, rabil, atún de aleta negra, bonito del Pacífico, melva, japuta, velero, pez espada, paparda, dorado, tiburón y cetáceos— un nombre —marlín— que quizá se había deslizado entre las mallas de los dedos apresurados de una mecanógrafa. Hablaba con tanta autoridad de los nódulos de manganeso como de las cuotas de captura, de la regulación de temporadas y zonas de pesca de los Estados archipelágicos como de la desalación del agua del mar. En

(Pasa a la pág. siguiente)



inglesas, muchas inglesas, con un aire artificial de muñecas, parloteando en inaudibles susurros, como colegialas en una iglesia; algún tipo moreno, bigotudo, mediterráneo sin duda, de gestos generosos...

Las 8,10. El autobús se detuvo un poco más que de ordinario en la parada de la plaza de las Naciones. El heterogéneo pasaje fue descendiendo con el habitual ritmo ginebrino: nada de prisas aparentes, nada de indolentes callejeros. ¡Hala, hala! En dispersa procesión, la mayoría de los compañeros de viaje de Krisner se dirigió hacia la rectangular entrada, no desprovista de solemnidad, del Palacio de las Naciones, bordeando floridos parterres en los que pensamientos y tulipanes trenzaban y entrecruzaban sus colores como las lanas de las más bellas alfombras del Oriente. Y ya cerca de la puerta de entrada, heraldo o símbolo de tanta policromía, un pavo real miraba con aire desdeñoso el monótono desfile de

(Viene de la pág. anterior)

los pasillos, entre sesión y sesión, algunos preguntaban ya, irónicamente:

—¿Habéis visto a Neptuno?

* * *

La Conferencia tocaba a su fin. Había un cierto cansancio que se reflejaba en los rostros de los delegados. Cansancio de las interminables sesiones, llenas de dificultades como un gigantesco erizo sociopolítico. Cansancio de las arrebatadas comidas en la cafetería, de la monotonía del "steak grillé" y las patatas fritas, ligeramente revenidas. Cansancio de las reuniones improvisadas de los grupos, en salas de fortuna, al filo de los pasillos, para ponerse de acuerdo sobre esto o lo otro. Cansancio de las recepciones, de la brega del duro trabajo de la diplomacia, de la negociación que se sabe, casi seguro, frustrada de antemano. Hasta el bello paisaje que se divisaba desde la cafetería o desde las acristaladas vidrieras del Palacio—verde sereno del césped, hermosos árboles y, a lo lejos, la majestuosa solemnidad de los Alpes—producía en los ojos de los delegados una cierta sensación de fatiga. Las delegaciones sentían la urgencia del retorno hacia el país distante. Y los delegados que residían permanentemente en Ginebra soñaban con bien ganadas vacaciones en las doradas orillas del Mediterráneo.

¿Se había avanzado mucho? Era difícil precisarlo con certeza. Poco, sin duda, para los periodistas, ávidos de sensaciones que sacudiesen la apatía de sus lectores, que no vacilaban ya en calificar la Conferencia de "estruendoso fracaso". Mucho, sin embargo, si se miraban las cosas más serenamente, si se daba una cuenta de que se había logrado entre más de un centenar de naciones (grandes y pequeñas, fuertes y débiles, ricas y pobres, cercanas y distantes, empeñadas todas en defender sus intereses) algunos puntos de acuerdo, algunos consensos fundamentales. Quedaban todavía cuestiones espinosas. Era evidente que sería necesario un undécimo período de sesiones, pero, bien mirado, el pequeño paso hacia adelante se había dado y, por pequeño que fuese, era un progreso, un algo más que nada, una zona más de orden en el vasto, complejo y enmarañado campo de las relaciones internacionales.

Krisner estaba también cansado, más cansado quizá que sus colegas. Sus fabulosos conocimientos sobre temas marítimos se habían ido desplegando a lo largo de la Conferencia como una victoriosa bandera. Se solicitaba su presencia en todas las comisiones. No había acuerdo ni problema sobre el que no se le pidiese parecer. El relator le había pedido su colaboración para la redacción del informe final, y Krisner pasaba interminables ratos, que le parecían cortos como un suspiro, trotando de aquí para allá, aportando siempre el fabuloso caudal de sus conocimientos.

* * *

De camino hacia el despacho del director de la División Marítima de la Secretaría, Krisner se cruzó con un colega en la "sala de los pasos perdidos":

—Krisner: usted que conoce el mar tan bien como sus bolsillos, dígame...

No era la primera vez que, a lo largo de la Conferencia, Krisner escuchaba idénticas palabras: "Usted, que tan bien conoce el mar". "Usted, que todo lo sabe sobre el mar". "Us-

KRISNER, EL DELEGADO

ted, que lleva agua del mar en las venas"... Como las otras veces, Krisner sintió que el corazón le latía más apresuradamente que de ordinario y, sin quererlo, vio que la sangre se le disparaba hacia las mejillas, hacia las orejas, que sentía calientes como brasas y que imaginaba rojas como un higo chumbo maduro.

* * *

El señor Van Apple, director de la División Marítima, lo recibió cortésmente en su despacho:

—Como usted ya sabe, Krisner, habrá un undécimo período de sesiones. La Secretaría tendrá que preparar, a petición de ustedes, los delegados, algunos documentos de alta técnica, y no contamos con el suficiente número de expertos. Muchos de sus colegas han sugerido su nombre, y yo me pregunto si usted, que tan bien conoce el mar, estaría dispuesto a echarnos una mano...

Krisner sintió de nuevo el arrebatado galope de la sangre, el enrojecimiento de las orejas, calientes hasta hacerle daño, como cuando se hielan bajo el soplo de los cierzos en lo más riguroso del invierno. Apenas si pudo contestar entrecortadamente que le halagaba la idea, que consultaría con su Ministerio y que daría una respuesta en tiempo oportuno, lo antes posible.

* * *

La Conferencia había terminado. Krisner sostuvo una larga conversación telefónica con Ventling:

—Sí. El informe estaba terminado. La Secretaría estaba conforme en hacerlo llegar al Ministerio. Hubiera querido presentarlo en persona y lo antes posible, pero...

—¿No se tratará de una aventura, Krisner?

—Le aseguro, señor Ventling...

—Está bien, hombre. No se me suba a la parra. Descanse, diviértase y hasta dentro de cuatro semanas. Permiso concedido. ¡Ah! Enhorabuena por sus éxitos y por ese nombramiento de experto.

—De veras que lo siento...

—No se preocupe, ya lo arreglaremos todo. Hasta la vista, Krisner.

—Adiós, señor Ventling.

* * *

El pueblecito, un pueblecito de pescadores, blanco y agazapado en el fondo de la bahía, se había ido vaciando de la densa multitud de los veraneantes. Sus dos grandes hoteles—el hotel del Mar y el hotel Bahía—según abiertos todavía, hasta bien entrado septiembre, pero ya sin agobios, con los comedores medio desiertos. El sol era fuerte e intenso. Detrás del pueblo, unas montañas minerales, rojizas, pardinegruzcas, seleníticas, arrojaban al pueblo y se adentraban en el mar en dos esbeltos promontorios de rocas desgajadas. Era la mañana. En la pescadería se subastaban cajas de relucientes salmonetes, de brillantes mujoles, de doradas, de lechas y pajeles, entre los que serpenteaba el desordenado rebullir de una anguila. De la churrería se escapaba una espesa humareda de requemados aceites. En la tasca vacía, Perico, el bodeguero, lustraba los mostradores de cinc, ordenaba los vasos,

escurría una sospechosa bayeta. Entraron dos pescadores de mirada distante. Perico les sirvió dos cortos con leche condensada. Poco a poco fue avanzando la mañana, se abrieron las puertas lentamente, como bostezos, y, en batas, las primeras mujeres se asomaron a la gloria de las calles mal barridas. Luego, hacia las once, los primeros turistas, requemados y renegridos, bajaron hacia la playa. Pasó una hermosa holandesa, de bien equilibradas caderas y pechos desbordantes en la minúscula geometría del "bikini". Los dos pescadores la miraron pasar, con ojos ausentes y profundos. En la bahía, las barcas panzudas mecían también sus generosas curvas. Krisner, desde la ventana de su hotel, contemplaba con arrobo el lento desperezarse de la mañana.

* * *

No sabía cuándo le vino realmente la idea. Quizá se fue gestando poco a poco, en aquella cena en El Quijote, con el grupo latinoamericano, cuando un colega de España le habló con entusiasmo de "su rincón", como él lo llamaba.

—Tienes que ir un día, Krisner, y tomarte un buen mujol a la sal, envuelto en una blanca capa de sal como una novicia en su camisa. Y unos buenos salmonetes fritos. La gloria bendita, Krisner, la gloria bendita son los salmonetes fritos. Y los chirreticos de salmone. "Yes, babies surmullets. Do you understand?". Puede, en efecto, que no sea muy católico, pero están tan ricos...

Krisner había apuntado el nombre del lugar, los horarios de los aviones, el teléfono del hotel...

—En septiembre no habrá mucha gente, puede que no sea necesario reservar. Ya se habrá marchado la marabunta de los turistas de agosto. "You must go, Krisner". Lo vas a pasar bomba, tú que adoras el mar...

Y Krisner había ido.

* * *

Se puso, con recelo, el traje de baño que acababa de comprar en el bazar El Rompeolas, un bazar con pujos de supermercado que vendía tanto aletas y gafas para la pesca submarina como conservas, licores, verduras, hilos, sombreros y baratijas para el turismo. Lentamente fue bajando hacia la playa. Una playa tranquila, de doradas arenas, de arenas rubias como los cabellos de la bien plantada holandesa que ahora nadaba a lo lejos con aires de sirena. Krisner lo miraba todo con arrobo, con entusiasmo, con ternura: el vapor que a lo lejos se difuminaba, las olas que llegaban mansas hasta sus pies, la lancha rauda que arrastraba vertiginosamente la repantigada figura de un patinador acuático...

Una voz resonó en sus oídos, enarenada, confusa, remota como el susurro distante de una caracola vacía:

—Krisner: usted, que tan bien conoce el mar...

Krisner miraba la mar: la delgada línea del horizonte, frontera de azules densos y de azules etéreos; el epidérmico estremecimiento de las olas en la playa, que rendían su cansancio con un apagado refunfuño; el cabeceo de las barcas panzudas; la rauda y encabritada prisa de las lanchas ligeras, zigzagueantes como buscapiés...

Krisner miraba y remiraba el mar que, por primera vez en su vida, contemplaban sus ojos amorosos... ■ J. M. P.

hoja del mar

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

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

Redacción y Administración:

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

Génova, 24, planta séptima.

Tels. 419 39 63 y 419 07 24

Madrid-4 (España).

Telegramas: INSOMAR.

Telex: 23746.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Eguizábal de la Serena. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Cristina Chillida. Cartagena: Juan Oliva Cervantes. Castellón: Antonio González Sobaco. Ceuta: Mario Otero Iglesias. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. 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 Alborno. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert y Vicente Fayós. 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. México: 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: José Martínez Fons, Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Publicidad: Pedro Cánovas.

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

Director:

Joaquín Vidal.

hoja del mar

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

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

Depósito legal: M. 16.516-1963.

INTERES MUTUO POR EL FOMENTO DE LAS ASOCIACIONES CONJUNTAS

CONVERSACIONES PESQUERAS HISPANO-ARGENTINAS, EN BUENOS AIRES

Una delegación española, presidida por don Víctor Moro, director general de Pesca, ha celebrado en Buenos Aires conversaciones sobre materia de pesca con una delegación argentina, presidida por el subsecretario de Pesca de aquel país.

Al término de las conversaciones, que tuvieron lugar entre los días 21 al 25 del pasado mes de febrero, se firmó por los representantes de ambas delegaciones un acta final. Se encuadran las conversaciones en el marco del vigente convenio comercial y de cooperación económica entre España y Argentina.

Se ha procedido a un análisis amplio de las posibilidades de cooperación pesquera entre los dos países, de acuerdo con las legislaciones respectivas, destacando ambas delegaciones —según se recoge en el acta final— su mutuo interés en el fomento de las asociaciones conjuntas, habida cuenta de “las amplias posibilidades existentes para desarrollar este tipo de actividades”.

PROYECTO DE PROTOCOLO

A fin de establecer el adecuado marco a este tipo de asociaciones, la delegación española presentó un proyecto de protocolo adicional al citado convenio comercial y de cooperación económica, el cual será analizado en fecha inmediata por la delegación argentina, y posteriormente expuesto a consideración de la comisión mixta comercial argentino-española; o bien pasará a estudio de un grupo de trabajo sobre pesca de esta comisión, que se espera se reúna en fecha próxima.

CONTACTOS

Los trabajos de estas delegaciones se han desarrollado en un clima de gran comprensión y enten-

dimiento mutuo. Paralelamente, han tenido lugar numerosos contactos de empresarios argentinos con la delegación española, que pone de relieve el gran interés del sector privado en la colaboración pesquera hispano-argentina.

Formaban parte de la delegación española las siguientes personalidades: El director general de Pesca, don Víctor Moro Rodríguez, como presidente; subdirector general de Relaciones Pesqueras Internacionales, don Javier Conde de Saro; don José Antonio López Zatón, de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Asuntos Exteriores; director general del Instituto Español de Oceanografía en Vigo, don Rafael Robles Pariente, y secretario general del Instituto Social de la Marina, don Juan de Dios Cortés Gallego. Asimismo se desplazó a Buenos Aires el presidente de la Federación de Armadores de Buques de Pesca, don José González Sama, como representante de los armadores españoles.

EN LAS FACTORIAS DE PESCADO

PESIMISMO POR LA RESTRICCIÓN DE CAPTURAS DE BACALAO

MADRID.—La Agrupación Nacional de Factorías de Secado de Bacalao ha expresado su pesimismo por la ampliación de las aguas pesqueras en las áreas de pesca de bacalao, que han sido extendidas de tal forma que las capturas de la flota padecen una gravísima restricción.

Las factorías de secado de bacalao, que dependen inexorablemente de aquellas capturas, ven aumentada la infrautilización de sus instalaciones, por lo que temen que el encarecimiento consiguiente de sus productos reduzca el consumo nacional y les ponga en dificultades en los mercados internacionales conseguidos tras largos esfuerzos.

Consideran los industriales que la Administración debe establecer, como se hacía en tiempo pasado, un calendario de importaciones en el que se tengan en cuenta los intereses de la flota pesquera, del consumidor nacional y de las factorías de secado de bacalao, dispensando-

les a estas últimas apoyos análogos que en los demás países productores se les dispensan con eficacia y largueza, puesto que la incierta campaña bacaladera de pesca arrastra consigo a toda la cadena industrial y comercial que de ella depende.

EXPORTACION A FRANCIA

SORIA.—El bacalao procedente de la villa de Agreda, oreado con el aire del Moncayo, ha comenzado a ser conocido fuera del país.

Francia ha solicitado remesas de este producto, por lo que la industria del bacalao se muestra optimista en la actualidad, a pesar de la bajada de capturas registrada en los últimos meses y de la escasez de este producto en el mercado nacional.

ARMADORES MEXICANOS

COMPRAN 18 ATUNEROS

MADRID.—En base al acuerdo comercial suscrito el pasado 30 de noviembre entre el Ministerio de Comercio español y el Instituto Mexicano de Pesca, se acaba de firmar en Madrid un contrato para la compra de 18 atuneros por parte de 15 armadores mexicanos, por un importe global de 94 millones de dólares. La gestión ha sido realizada por los representantes de los astilleros españoles en México, señores Gonzalo y Jenaro Vázquez Colmenares.

Los buques serán construidos por Astilleros de Santander, Astilleros y Talleres de Celaya y Marítima de Axpe, y las entregas se realizarán en un plazo de dieciocho a veinticuatro meses.

La pesca en Argentina (página 22 y siguientes). El continente Antártico (página 19 y siguientes). Vinicio Marcos, pintor canario (página 26). Exploración submarina en Guipúzcoa (página 28 y siguientes). Realizaciones del ISM en la costa (páginas 32 y 33).

DIRECCION POSTAL: MUELLE DE LEVANTE, S/N.
TELEFONOS TALLERES: 23 52 00
VARADERO: 23 44 99
TELEX: 76069 TATLA-E

TALLERES DEL ATLANTICO, S. A.

REPARACIONES GENERALES
DE BUQUES

SERVICIO DE MOTORES DIESEL Y REPUESTOS DE
LAS MARCAS:

BURMEISTER AND WAIN, SULZER,
NOHAB-POLAR, WERKSPOR Y STORK

VARADERO PARA BUQUES PESQUEROS

CADIZ

EFFECTOS NAVALES PAULINO FREIRE, S. L.

Lubricantes, cables caballería, pinturas, ferreteria naval,
etcétera.

Suministros a la Marina en general

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

ARMADORES BUQUES FRIGORIFICOS - CONSIGNATARIOS - FLETADORES - ESTIBADORES FLOTA

"Horus" 92.000 pies cúbicos
"Lago Negro" 90.000 pies cúbicos

Cádiz: Puerto Santa María:
Avda. Generalísimo, 2 Muelle comercial, s/n.
Tels.: 27 46 50-27 46 54 Tel. 86 27 93
Cables: Comatisa Cables: Comatisa
Telex: 76036 OSA Telex: 76036 OSA

MARISPAN

SOCIEDAD LIMITADA
CONSIGNATARIOS DE BUQUES

CENTRAL: SUCURSAL:
DIPUTACION, 4-BIS CANTON GRANDE, 16-17
BILBAO LA CORUÑA

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Editado por el Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).

Formato 165 x 240, portada a dos colores, 266 páginas (de ellas, 78 de anexos). Hojas troqueladas. Se sirve acompañado de dos anillas y con envoltura plástica.

Hojas intercambiables, para la constante puesta al día del contenido de la obra.

Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del ISM. Génova, 24. Madrid-4.



El ministro de Trabajo, don Alvaro Rengifo, con los anteriores ministros del Departamento, a quienes impuso condecoraciones durante el acto de conmemoración del aniversario de la fundación del INP. De izquierda a derecha, en la foto, don José Solís, don Fernando Suárez, señor Rengifo y don Jesús Romeo.

EL MINISTRO DE TRABAJO, EN LA CONMEMORACION DEL LXIX ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DEL I. N. P.

"NO CABE OTRA SEGURIDAD SOCIAL QUE LA QUE PERMITA LA ECONOMIA DEL PAIS"

MADRID.—En el Instituto Nacional de Previsión se ha conmemorado el LXIX aniversario de su Ley fundacional. Presidió el acto el ministro de Trabajo, con alto personal de su Departamento y del Instituto.

El delegado general del Instituto, señor López-Barranco, hizo un resumen del ejercicio del año anterior, en el que se han puesto en funcionamiento nueve residencias sanitarias, con 1.922 nuevas camas, con lo que el número de éstas se eleva a 40.759; igualmente, han comenzado a prestar servicios 24 ambulatorios y 64 consultorios. Continúa progresivamente decreciendo el número de afiliación de trabajadores agrícolas, a la vez que aumenta el de pensionistas en este sector.

CONFERENCIA DE DON FERNANDO SUAREZ

El ex ministro don Fernando Suárez González pronunció una conferencia sobre "Cincuentenario de la Mutua-
lidad de Previsión". Sus antecedentes arrancan de 1908 y los portadores de su creación por don Eduardo Annós en 1926. Expuso los problemas que pueden derivarse para la

Mutualidad de las anunciadas reformas de la Seguridad Social española, y rogó al ministro de Trabajo la detenida meditación en aquéllos con objeto de que tengan solución adecuada. La modernización y la eficacia, dijo, no son incompatibles con la justa protección de los mutualistas activos y pasivos, que bien merecen recuperar, y lo recuperarán sin duda, el sosiego que han perdido en las semanas últimas.

CONDECORACIONES A EX MINISTROS

Seguidamente fueron impuestas diversas condecoraciones. La medalla de la Previsión, en su categoría de oro, a don Gustavo de Alvaro Velázquez. Cruces azules de oro de la Seguridad Social a los ex ministros de Trabajo don Jesús Romeo Gorria, don Fernando Suárez González y don José Solís Ruiz y a otras personalidades.

Se entregaron seis títulos de empresas modelo a otras tan-

tas entidades de Madrid, Tudela, Avilés y Erandio, y los premios Inocencio Jiménez.

DISCURSO DEL MINISTRO DE TRABAJO

Finalmente cerró el acto el ministro de Trabajo, señor Rengifo Calderón, que, entre otras cosas, dijo: "Se olvida o se quiere olvidar que la normativa sobre trabajo y seguridad social han cubierto una etapa fecunda en la vida del país. Pero vivimos un nuevo tiempo en la cuestión social, con demandas sociales de menor heteronomía, de mayor pluralismo y libertad en las relaciones industriales, y no cabe hoy la nostalgia, sino la coherencia; hemos de afrontar el cambio con realismo, con prudencia, con decisión".

La Seguridad Social no puede seguir gravando, en el ritmo que ha acusado en los últimos años, la economía de las empresas españolas. Tampoco puede ser una fuente de inseguridad. Las empresas y los sectores deben conocer los costos sociales y su evolución para períodos prolongados. Los trabajadores deben conocer expectativas estables y participar en la construcción

de una Seguridad Social necesariamente obligatoria. No cabe desconocer la dificultad de los tiempos que vivimos. No cabe otra Seguridad Social que aquella que permita la economía del país.

Confrontamos una inflación de costos, un sector exterior que refleja una productividad insuficiente, una contestación social con efectos graves, una retracción de la inversión y de la dinámica de creación de puestos de trabajo. Todo ello sobre una estructura frágil, sobre una condición improvidente de muchas empresas en cuanto al largo plazo. Es a través del recurso fiscal como debe redistribuirse renta y riqueza, con aportaciones progresivas a la Seguridad Social. Por otra parte, el propio sistema de Seguridad Social debe reconducir los elementos regresivos que contiene y repartir mejor la contribución hacia colectivos deficitarios. Es necesaria también una reforma de la gestión. Los nuevos esquemas serán dados a conocer, y en este punto quiero desvanecer las inquietudes que han surgido entre los funcionarios y el personal estatutario que sirve a la Seguridad Social respecto a su futuro.

SI NO LLEGARA A CONCRETARSE, TENDRIAMOS PARALIZADAS FLOTA E INDUSTRIA

Importantes declaraciones de don Víctor Moro

MADRID (Cifra).—"Yo no quiero pensar cuál sería la situación, y singularmente de las islas Canarias, si el acuerdo pesquero con Marruecos no llegara a concretarse. Tendríamos la flota e industria paralizadas, sobre todo en lo que a sardinas se refiere", ha declarado a Cifra el director general de Pesca, don Víctor Moro, en el transcurso de una entrevista. El señor Moro compareció también en dos noticiarios de RTVE, como consecuencia de los movimientos de protesta que se produjeron en Canarias, al conocerse el contenido del acuerdo. La entrevista con un redactor de Cifra se desarrolló así:

—La situación de la pesca española constituye una grave preocupación para el país. ¿Podría informarnos sobre los criterios de la Administración al respecto?

—Creo que de todos es conocido el hecho de la ampliación generalizada de límites a efectos pesqueros que, prácticamente, se ha extendido a todos los países del mundo. Esta situación, en el caso concreto de España, tiene una enorme trascendencia, ya que, como es sabido, aproximadamente los dos tercios de nuestras capturas se han venido realizando en caladeros extranjeros. La nueva situación requiere planteamientos inéditos, tanto por parte de la Administración como del sector pesquero nacional. Por lo que atañe a la Administración, se ha puesto en

práctica una amplia actividad de negociación, en el marco bilateral fundamentalmente, que ha permitido acuerdos de pesca con Senegal, Canadá, Estados Unidos y recientemente Marruecos. Se está en conversaciones con la CEE, Argentina, Chile, Noruega y Mauritania. Al propio tiempo se están preparando nuevas posibilidades de negociación en el mismo sentido, con Islandia, Rusia, Angola, Mozambique y otros.

Por parte del sector pesquero español —sigue diciendo el director general—, la nueva situación comporta un cambio sustancial de mentalidad, que obliga a adaptarse a ella, bien mediante la formulación de asociaciones pesqueras conjuntas, para lo cual la Administración se ha anticipado con disposiciones adecuadas, que al

establecer un nuevo marco jurídico y económico a las mismas, facilitan su promoción, o bien mediante la posible participación en pesquerías en caladeros ajenos, en condiciones a determinar en cada caso, que aseguren a la flota española cuotas de capturas aceptables.

"Por supuesto —añade—, esto no es todo en la política pesquera nacional. Somos conscientes de que urgen formulaciones en el campo de la investigación, de la modernización y reestructuración de la flota, de la política de precios en primera venta, de la ordenación y regulación de la pesca en nuestro litoral, de la comercialización, etcétera. En fin, una amplia tarea que, aunque conocida, no puede llevarse con urgencia a la práctica, por falta de los medios mate-

riales y humanos, de los que, como es notorio, siempre ha carecido la administración pesquera española.

—Ha hecho usted referencia al reciente acuerdo suscrito con Marruecos, que está siendo cuestionado muy severamente por los medios canarios. ¿Qué podría decirnos al respecto?

—Como antes señalaba, el hecho de la reserva para sí de la riqueza pesquera por los países litorales, está ahí, y hay que abordarlo con todas sus consecuencias. A este respecto, creo oportuno señalar que, como todos conocen, grandes potencias mundiales con actividad pesquera muy importante están sufriendo las consecuencias de esta nueva situación, y creo que nadie que contemple el problema con objetividad puede decir que con mejores resultados. Japón, país pesquero a larga distancia por antonomasia, está siendo privado del acceso a sus caladeros tradicionales y busca afanosamente en todo tipo de asociaciones pesqueras, soluciones a la situación. Rusia, que siempre se negó al diálogo con la Comunidad Económica Europea, ha rectificado su criterio cuando de la pesca se ha tratado, y se ha sentado en una mesa de negociaciones, para concluir en una reducción de su pesca a la décima parte, en aguas de la CEE. Creo, sin ningún afán de triunfalismo, que España está capeando este temporal, hasta ahora con resultados comparativos claramente ventajosos. Hasta el punto de que, a la fecha, con las naturales dificultades que la situación determina, la flota pesquera española sigue en actividad, y podrá seguir así, a buen seguro, si las negociaciones pendientes concluyen como se pretende.

"Como usted comprenderá —continúa don Víctor Moro—, Marruecos no es una excepción a la regla internacional de apropiación de sus riquezas pesqueras litorales. Yo no voy a entrar aquí en procesos anteriores de tipo político, que creo no me corresponden, y si, por el contrario, a analizar la situación pesquera en el momento presente, y a la luz de las realidades internacionales en la materia. Evidentemente, nadie que se asome al problema pesquero con objetividad y realismo puede dejar de reconocer que nuestra cosecha pesquera, en buena medida, la venimos recogiendo en huerto ajeno. Esta es, desde un ángulo estrictamente pesquero, la premisa desde la cual debemos partir.

—Siendo esto así, ¿en qué concluye el acuerdo pesquero con Marruecos?

—De la siguiente manera:

"Uno. Continuidad de la pesquería de cefalópodos en aquella área —uno de los recursos más importantes—, mediante fórmulas de asociación entre intereses privados marroquíes e intereses privados españoles, al cincuenta por ciento. Además, concentración de la comercialización en España, y concretamente, en las islas Canarias.

"Dos. Consolidación de la pesca e industrialización de la sardina mediante los mismos esquemas, con una cuota de ochenta mil toneladas, que permite mantener el ritmo de pesca y de industrialización a un nivel actual aceptable. No es cierto que se haya pactado el estancamiento de la industria conservera canaria; si, sin embargo, que en el supuesto de contar con

Los Cabildos, en desacuerdo; armadores, a favor

OPINIONES ENCONTRADAS EN CANARIAS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (Cifra y Logos).—Un cupo de 80.000 toneladas de sardina podrán pescar cada año en aguas marroquíes los barcos españoles, según el acuerdo firmado entre Marruecos y España. Los industriales canarios consideran insuficiente esta cantidad, pues el número de fábricas de conservas de pescado existentes en el archipiélago es considerable.

Los industriales conserveros habían solicitado que se les concediese, dentro de este nuevo tratado, 90.000 toneladas anuales, cifra que aproximadamente venía capturando la flota sardinera canaria durante el mismo período de tiempo.

Teniendo en cuenta que en Arrecife existen cinco fábricas de conservas de pescado, que en alto porcentaje elaboran sardinas, podría darse el caso de que se agotase el cupo asignado varios meses antes de concluir la anualidad, viéndose en la necesidad de cerrar las industrias, con los consiguientes perjuicios para las mismas.

REACCIONES CONTRARIAS

Pero no es sólo la cuestión concreta de las capturas de sardina lo que ha suscitado reacciones contrarias al acuerdo en el archipiélago. Don Lorenzo Olarte, presidente de la Comunidad de Cabildos de Gran Canaria, ha declarado:

—Considero este convenio consecuencia de la precipitación con que se llevó a cabo todo lo relacionado con la descolonización del Sahara, y de los evidentes defectos del famoso acuerdo tripartito, que el actual Gobierno ha recibido como pesada herencia. Igual que el Gobierno anterior se preocupó, ante todo, de salvar los intereses españoles en los fosfatos, pudo haber previsto los perjuicios que a corto plazo sobrevendrían a Canarias, tanto en materia pesquera como en otros aspectos. En el desarrollo de la descolonización y del acuerdo tripartito se inscribe ahora este convenio pesquero lastrado por un entreguismo que, en su momento, olvidó lamentablemente la existencia y el futuro de Canarias.

Por su parte, don Fernando Ortiz Wiot,

alcalde de Las Palmas, se manifestó respecto al acuerdo de la siguiente forma:

—Mi impresión personal es que, a la vista de la gravedad del problema, no debería ratificarse el convenio y si asesorarse con entidades y corporaciones canarias que conozcan mejor el tema. Representa una medida que puede tener una trascendencia económica muy grave para las islas. En cuanto al convenio en sí, da la impresión de que hay unos señores capitalistas a quienes les importa lo mismo trabajar aquí o en Marruecos, y han actuado en su propio beneficio para resolver sus problemas y no los de Canarias.

Las reacciones también se han producido en las islas menores, Lanzarote y Fuerteventura, en las cuales el problema se hace aún más grave que en Gran Canaria. Don Francisco Gómez Ruiz, presidente del Cabildo Insular de Lanzarote, ha dicho:

—Estimo que, dadas las circunstancias en que nació este convenio, con continuas agresiones y capturas de pesqueros españoles a cargo de Marruecos y Mauritania, y precisamente para paliarlas, puede resultar positivo en un plazo corto. Ahora bien, en un plazo medio o largo entiendo que será desfavorable para la industria pesquera canaria, toda vez que se acentúa nuestra debilidad y parece como si quedáramos en una posición de desventaja ante el expansionismo marroquí en la zona. De hecho es seguro que ahora penetra el interés marroquí, y el préstamo del Gobierno español llevará a que Marruecos desarrolle una industria que desbarolará la nuestra y la arruinará en pocos años. Además, los marroquíes podrán extorsionar y echar abajo el tratado en cuanto lo estimen oportuno,

adoptando medidas coactivas que nos sigan apabullando, y contribuirán a que los pesqueros españoles abandonen radicalmente ese sector en que han venido operando durante tantos años. Porque en cuanto Marruecos adquiera el desarrollo tecnológico necesario, la situación se volverá sumamente peligrosa para las islas, y la agresividad de nuestros vecinos no se hará esperar.

LOS ARMADORES, A FAVOR DEL ACUERDO

Sin embargo, a las reacciones negativas aquí expuestas —como muestra entre otras muchas— se oponen los armadores más potenciados económicamente, y defienden el acuerdo en una nota publicada por el vespertino "El Eco de Canarias", que dice así:

"Consideramos inciertos y tendenciosos determinados juicios aparecidos en la prensa de este archipiélago calificando de perjudicial el acuerdo de pesca hispano-marroquí. A nuestro entender, el Gobierno español ha obtenido para Canarias y resto de España, como consecuencia de una laboriosa, inteligente y dilatada negociación, unos resultados que, si no son óptimos, son muy ventajosos, dado que hay que considerar que todos los derechos, de acuerdo con las leyes internacionales, son favorables a Marruecos. Hablar de líneas divisorias Canarias-Marruecos es absurdo, inconveniente y ruinoso, pues la riqueza del banco pesquero está en las costas marroquíes; es decir, que si dividimos al cincuenta por ciento la distancia Canarias-Marruecos, habría que amarrar todos los barcos de pesca industrial y cerrar las fábricas canarias, ya que en nuestras aguas no hay pesca industrial. En los tiempos que vivimos debemos olvidarnos de romanticismos y ser pragmáticos, y saber que otros países han estado muy interesados en conseguir lo que ha logrado el Gobierno español". ■

(Pasa a la página siguiente.)

DECLARACIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE PESCA

- LA AMPLIACION DE AGUAS JURISDICCIONALES EN TODO EL MUNDO, OBLIGA AL SECTOR PESQUERO NACIONAL A UN CAMBIO DE MENTALIDAD
- NUESTRA COSECHA PESQUERA LA ESTAMOS RECOGIENDO EN HUERTO AJENO
- EL ACUERDO CON MARRUECOS SE CONCRETA EN LA CONTINUIDAD DE NUESTRAS PESQUERIAS Y EN LA INTERVENCION EN SU DESARROLLO PESQUERO, ELIMINANDO COMPETENCIAS DE OTROS PAISES
- LA RIQUEZA DEL BANCO SAHARIANO —SOBRE TODO EN SARDINA— ESTA DENTRO DE LAS DOCE MILLAS DE LA COSTA DEL AFRICA OCCIDENTAL

(Viene de la página anterior.)

recursos de otra procedencia, aquella cuota se reduciría en proporción. Y me refiero exclusivamente a la cuota de sardina, ya que, por lo que a túnidos se refiere, existe una auténtica posibilidad de expansión, tanto pesquera como industrial, que está siendo analizada con toda urgencia.

"Tres. Mantenimiento de las pesquerías artesanales en todas sus modalidades. Por lo que se refiere a pesca de arrastre de fresco, se ha acordado una cuota de veinticinco mil toneladas, y otra cuota de la misma cantidad para pesca de cerco y otras artes. Soy consciente —y ello se está tratando ya en este momento— de que es necesario perfeccionar el acuerdo, por lo que a pesca de cerco de sardina en el Mediterráneo se refiere, así como la ampliación hasta Casablanca de la zona atlántica actualmente fijada entre Tánger y Larache. Pero esto en nada afecta a las pesquerías del archipiélago, y si a las del Sur y Levante español, con las que estoy en contacto estrecho para el mejor tratamiento del problema.

"Cuatro. Por último, el plazo del acuerdo para cefalópodos se fija en diez años, habida cuenta de que las formulaciones a través de empresas pesqueras conjuntas tienen una viabilidad futura asegurada. Para las restantes pesquerías, el plazo es de cinco años. Sin embargo, queda establecido en el acuerdo que seis meses antes de su expiración se reunirán las partes para considerar su ampliación, a la luz de las nuevas circunstancias que entonces concurren.

"En definitiva —añade el director general—, éste es el acuerdo con Marruecos: Continuidad de las pesquerías en la zona, intervención de España en el desarrollo pesquero de Marruecos, eliminando así competencias de otros países, que pretendan vincularse, incluso con ofertas más interesantes, al desarrollo pesquero del país vecino.

—Se critica en Canarias el apoyo financiero a Marruecos, a consecuencia de este crédito de tres mil quinientos veinticinco millones de pesetas, y se señala como conveniente la ampliación de los límites del archipiélago a doscientas millas.

CUATRO PESQUEROS ESPAÑOLES, APRESADOS POR LANCHAS MARROQUÍES

MADRID, 4 (Cifra).—Cuatro pesqueros españoles han sido apresados por lanchas marroquíes en la mañana de hoy, cuando se hallaban frente a Agadir, a unas 20 millas de la costa, según se ha informado a Cifra en medios próximos a la Federación de Armadores de Buques de Pesca.

Los barcos apresados son: "Ribadosa", "Mar de Hébrides" y "Santa Gema II", con base en Huelva, y "Hermanos Caparrós", con base en Algeciras.

Los pesqueros españoles fueron obligados a dirigirse a Agadir a punta de metrallera cuando, según fuentes de la citada Federación, se hallaban descansando frente a la localidad marroquí de Tafanes.

Representantes de la Federación de Armadores de Buques de Pesca han puesto telegramas al presidente del Gobierno, ministros de Asuntos Exteriores, Comercio y Relaciones Sindicales, en los que se pide la liberación de los pesqueros españoles. ■

—A este respecto, debo aclarar que España no ha hecho ningún donativo a Marruecos. Se trata de un crédito, que en buena medida canalizará hacia España compras de determinados bienes. Es decir, se trata de un crédito comprador, de los que España y todo el mundo concede para facilitar su política exportadora.

"Es lamentable —y esto lo digo como director general de Pesca— que la primera vez que la pesca española consigue del Gobierno un apoyo a su política, puede ser objeto de críticas. Sin duda, a este respecto, el sector pesquero tendrá algo que decir.

"Por lo que se refiere a la posible ampliación a doscientas millas en Canarias —continúa el señor Moro—, tengo que pensar que la propuesta debe de partir de un aficionado, y no de un profundo conocedor de la pesca industrial en aquella área. Lamentablemente, el recurso principal, el auténticamente interesante, se localiza en la costa de África occidental. Esto no quiere decir, vuelvo a repetirlo, que por lo que respecta a los túnidos quepan otras acciones, que, insisto, están siendo consideradas.

—¿Alguna otra precisión, señor director general?

—Pues sí: Yo no quiero pensar cuál sería la situación, y singularmente la de las islas Canarias, si este acuerdo no llegara a concretarse. Tendríamos la flota e industrias paralizadas, sobre todo en lo que a sardina se refiere, pues el recurso está situado prácticamente dentro de las doce millas de la costa del África occidental.

"Por otra parte —añade—, quiero precisar que en todas las decisiones del acuerdo, como director general he convocado a los medios pesqueros interesados, y he estado en consulta directa con ellos, que creo son, en definitiva, los llamados a opinar.

"Es lamentable —concluye don Víctor Moro— que por motivaciones absolutamente políticas y extrañas a la pesca, se trate de desvirtuar los hechos. Yo creo que ha llegado afortunadamente el momento de hacer política, pero de hacerla al servicio de los intereses sociales y económicos del país. Cualquier otra motivación creo que no es legítima, y que no es lo que desea y urgentemente demanda el pueblo español.

Congreso y Senado norteamericanos aprobaron el acuerdo

LOS BARCOS ESPAÑOLES PUEDEN SEGUIR PESCANDO EN ESTADOS UNIDOS

NUEVA YORK.—El Congreso norteamericano ha aprobado el acuerdo de pesca con España que permitirá a los barcos de nuestro país seguir faenando en la nueva zona marítima de los Estados Unidos, ampliada de 12 a 200 millas. Mientras terminan de solucionarse los trámites legales, veintidós barcos de pesca españoles que faenaban en las costas norteamericanas han anclado en la bahía de Gravesend, de Brooklyn (Nueva York), a la espera de poder reanudar sus trabajos.

Un portavoz de los pesqueros españoles declaró que cuando la ampliación de las aguas territoriales americanas entró en vigor, no les quedó más remedio que buscar refugio en un puerto estadounidense para no violar la ley, que prohíbe a los barcos extranjeros pescar en un radio de 200 millas de las costas.

URGENCIA

El nuevo acuerdo de pesca con España, aprobado en la Cámara de Representantes por 377 votos a favor y 18 en contra, permitirá a los pescadores españoles seguir faenando dentro de las 200 millas. El acuerdo pasó al Senado inmediatamente, donde fue aprobado sin haberlo estudiado antes el Comité de Relaciones Exteriores, como habría sido lo normal. Se ha eliminado el trámite para que el Presidente Carter pueda firmar la ley inmediatamente.

El acuerdo con España se aprobó en un paquete de acuerdos con Japón, Corea del Sur y las Comunidades Europeas. Cinco países —Rusia, Polonia, Rumania, Bulgaria y Taiwan— ya habían llegado a acuerdos similares, por lo que la ampliación de las aguas territoriales no les ha afectado.

PERMISOS ESPECIALES A PESQUEROS ESPAÑOLES

El acuerdo garantiza la concesión de permisos especiales a los barcos de pesca españoles para poder seguir faenando en las aguas territoriales americanas.

De los 21 barcos que componen la flota pesquera española en aguas americanas, siete se encontraban ya en Nueva York repostando. Los otros 14 se les unieron la noche que entró en vigor la nueva ley.

Los marineros españoles no creen que les concedan los permisos especiales antes de mediados de marzo.

"Es un problema —dijo el capitán García, del barco "Santa Elvira"—, porque el treinta y uno de este mes de marzo se termina la temporada de pesca del calamar y de la pota, y tendremos

que regresar a España". En cada barco español hay unos 25 tripulantes, la mayor parte de ellos de Vascongadas y Galicia.

De no haber anclado en un puerto, los barcos españoles habrían cometido cuatro delitos, castigados con las siguientes penas: una citación judicial y el pago de una multa, una condena civil y multa de 25.000 dólares a cada barco por transgresiones menores, un delito criminal que puede ser castigado con seis meses de cárcel para el capitán o propietario del barco a una multa de 50.000 dólares, y retención del barco si algún miembro de la tripulación golpea o hiere a un miembro de la guardia costera que haya subido a inspeccionar.

OPOSICION A JAPON

El acuerdo con España se aprobó sin objeciones. Lo mismo ocurrió con los acuerdos con Corea del Sur y las comunidades europeas. Sin embargo, algunos congresistas, entre ellos Don Young, republicano por Alaska, y Les Aucoin, demócrata por Oregon, se opusieron al acuerdo con el Japón, alegando que los términos eran muy vagos, poco más que un intercambio de telegramas diplomáticos efectuado el 10 de febrero pasado.

Los dos congresistas dijeron que Estados Unidos estaba concediendo trato preferencial a Japón sin recibir seguridades del Gobierno de Tokio de que obligará a sus pescadores a cumplir la nueva ley americana, y esto podría ser un mal ejemplo para otros países.

A pesar de todo, la mayor parte de los legisladores defendieron que había que ayudar a los "amigos y aliados" y aprobar cuanto antes los acuerdos.

Un portavoz del Departamento de Estado, Frederick Z. Brown, dijo que la ley de ampliación de aguas territoriales obligaba a Estados Unidos a negociar con Cuba un nuevo acuerdo pesquero, pues la distancia entre ambos países es de noventa millas. Será el primer contacto oficial entre los dos países en tres años, cuando Washington y La Habana firmaron un acuerdo contra secuestros aéreos. ■

ACUERDO PESQUERO RUSIA-C. E. E.

MADRID (Ibertanques).—El ministro de Pesca soviético anunció que la Unión Soviética y el Mercado Común habían llegado a un acuerdo por el que se permitirá a 40 barcos so-

viéticos pescar en aguas de la CEE durante las próximas seis semanas, siendo esta cantidad la mitad de las que operaron la zona económica de 200 millas en el pasado mes de enero. ■

CUBA AMPLIA A 200 MILLAS SUS AGUAS

MIAMI (EFE).—Cuba ha ampliado su zona económica a 200 millas y desea establecer "negociaciones bilaterales" con los países cercanos que han implantado ya estos límites.

"El Consejo de Estado ha aprobado dos Decretos estableciendo el límite territorial de Cuba en doce millas y su límite económico en 200 millas", ha manifestado Radio Habana al anunciar la decisión.

Esta decisión, agregó Radio Habana, se produce "al tener en cuenta... la circunstancia de que otros países situados en la zona geográfica en la que está situada nuestra nación proclamaron previamente sus zonas económicas o zonas pesqueras".

Cuba y Estados Unidos están separados solamente por 90 millas en los puntos más próximos, infringiendo uno y otro país la zona de las 200 millas. En tales casos, normalmente, las fronteras de los dos países se colocan en mitad de la zona marítima.

Méjico, las Bahamas y otros países del Cari-

be resultarán afectados por la medida del Gobierno cubano.

El anuncio señala que Cuba exige el derecho de explotar todos los recursos naturales existentes en las aguas y en el subsuelo y podría construir islas artificiales y otras instalaciones dentro de los límites de las 200 millas. Esto podría ser objeto de conversaciones con otros países.

"El Estado cubano respetará los mismos derechos de los países vecinos en sus respectivas zonas económicas y declara que está dispuesto a establecer negociaciones bilaterales sobre las cuestiones que podrían surgir", agregó Radio Habana al hacer el anuncio de la decisión gubernamental. ■

Más información internacional en páginas 41 y siguientes.

FUTURO INCIERTO PARA LA FLOTA BACALADERA

BILBAO.—El futuro de la flota bacaladera española es muy incierto, y en la actualidad ésta encuentra mermadas sus posibilidades de capturas, según unas declaraciones del presidente de la Agrupación Nacional de Bacaladeros, señor Serrats Urquiza, al diario "El Correo Español-El Pueblo Vasco".

En estos días, las tres cuartas partes de la flota se encuentra inactiva a consecuencia

de la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales de varios países. Concretamente en Terranova, según el señor Serrats, sólo faenan actualmente siete parejas y tres bous.

El presidente de la Agrupación de Bacaladeros ve la negociación con Noruega, Canadá y la URSS como único remedio para esta situación, consiguiendo cupos de 50.000 a 60.000 toneladas. ■

UNA EMPRESA ESPAÑOLA CONSTRUIRA ASTILLEROS PERSAS

MADRID.—España construirá la primera fase de las obras de los astilleros Bandar Abbas, de Irán, según un acuerdo firmado entre la empresa Persian Gulf Ship Building Corporation y Dragados y Construcciones, S. A.

Las obras que realizará en Irán la empresa española Dragados y Construcciones suponen un coste de 130 millones de dólares, incluyendo 50 millones en exportación de bienes y servicio españoles.

El proyecto contempla tres fases conjuntas,

cuyo presupuesto total ascenderá a 500 millones de dólares.

Fuentes del sector industrial señalaron que la empresa iraní pertenece al grupo estatal Hidro, equivalente en aquel país al INI español. ■

DELEGADOS DEL I. S. M. EN VALENCIA Y CARTAGENA

MADRID.—Por el presidente del Instituto Social de la Marina se han efectuado los siguientes nombramientos de delegados provinciales del organismo: De Valencia, don Benito Sáez y González-Elípe, y de Cartagena, don Antonio Fernández Suárez.

El señor Sáez fue durante una larga etapa delegado del Instituto en Valencia, hasta ser nombrado gobernador civil de Alicante, y a continuación gobernador civil de Pontevedra; al cesar en este cargo, se reintegró al ISM. El señor Fernández, que hasta la fecha ha sido delegado del organismo en Valencia, lo fue con anterioridad de Huelva.

Don Antonio Fernández sustituye en Cartagena a don Juan Oliva Cervantes, quien ha estado al frente de la delegación provincial del ISM durante muchos años y ha solicitado su jubilación voluntaria, después de toda una vida profesional dedicada a los trabajadores del mar, la cual ha llevado a cabo con eficacia y entrega. El señor Oliva deja en Cartagena el recuerdo indeleble de su caballerosidad y su bondad, virtudes estas que marcaron siempre la línea de sus actuaciones en la labor que le había sido encomendada. ■

EL PRINCIPE DE ASTURIAS, PRESIDENTE DE LA LIGA NAVAL JUVENIL

MADRID.—El Príncipe de Asturias, don Felipe de Borbón y Grecia, ha aceptado la presidencia de honor de la Liga Naval Juvenil, informó el presidente de la Liga Naval Española, Ignacio Martel Viñegra.

El título e insignias correspondientes le serán entregados al príncipe en un acto que se celebrará próximamente y al que asistirán representaciones juveniles de las provincias españolas. ■

CONFERENCIA SOBRE SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS

Se celebra en Torremolinos una conferencia internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, con duración prevista hasta la primera semana de abril. Tiene por objeto la conferencia el estudio del primer convenio internacional exclusivamente dedicado a esta materia.

Ha sido convocada por la Organización Consultiva Marítima Internacional, organismo de las Naciones Unidas con sede en Londres, y del que España forma parte, especializado en asuntos de navegación. Las últimas conferencias internacionales de la OCMI tuvieron lugar en Atenas, en 1974, y en Londres, en 1976.

LOS ARMADORES, CONTRA LA SUBIDA DEL FUEL-OIL

MADRID.—La elevación en un 25 por 100 del precio del fuel-oil traerá graves consecuencias para el sector naviero, debido al incremento de costes que supondrá para los buques la subida del combustible, según comunica la Oficina Central Marítima, que agrupa a todos los armadores españoles.

Con los precios actuales, la incidencia en los gastos de explotación de los buques es muy pronunciada, alcanzando el 30 o 40 por 100 del total, por lo que el nuevo aumento producirá la paralización y amarrre de muchos buques, con las consiguientes secuelas de perjuicios económicos y sociales que esto acarrea. ■

SEISCIENTAS CINCUENTA MIL T. R. B. DE PEDIDOS NAVALES PARA EL PABELLON NACIONAL

MADRID.—Las autorizaciones de crédito oficial correspondiente a 1977 y el recurso al crédito privado que se espera obtener a lo largo del año, pueden permitir la formalización de contratos por unas 650.000 toneladas de registro bruto (TRB) para el pabellón nacional en los próximos meses.

Esto —según Construnaves— quiere decir que no podrá ser contratada la totalidad del millón de toneladas previstas en el concurso promovido en mayo de 1976, que sirvió como origen para este incremento de la demanda, pero si una fracción importante que puede aliviar la angustiosa situación que tenían planteada los astilleros de cara a los próximos meses.

Los principales efectos de la próxima construcción del tonelaje anunciado se podrán ver en los tres siguientes aspectos:

— Un efecto anticíclico, a corto plazo, en

la cifra de empleo, que puede estimarse en unos 105.000 hombres/año para el conjunto de la economía nacional.

— Una sustitución de importaciones de fletes neta y una aportación como consecuencia de la balanza de pagos de unos 220 millones de dólares anuales.

— Finalmente, va a permitir que muchos navieros españoles se introduzcan decididamente en los campos hasta ahora menos dotados del sector de Marina Mercante. ■

LIGERA RECUPERACION DEL MERCADO DE FLETES

MADRID.—El mercado internacional de fletes mostró una tendencia a la baja durante el mes de enero, aunque en febrero ha recuperado algo la tónica, sin llegar a los niveles de finales de diciembre, según Fletamar.

El flete de grano mejoró ligeramente. En el transatlántico, la situación fue confusa durante la semana, con fluctuaciones sin motivo aparente.

Aparecieron de nuevo órdenes de cemento con destino a Nigeria, y volvieron a realizarse embarques.

Muy flojo el azúcar, así como la pirita, y

mejor disposición en el sector del carbón.

En crudos persistió un buen nivel en la demanda por el Caribe, siendo escasa la actividad en el Mediterráneo.

Se mantuvieron los niveles en el golfo Pérsico. En refinados se produjo un fuerte descenso de la contratación, aunque se mantenía bien el nivel de fletes.

Por lo que se refiere a nuestro cabotaje, se mantiene la tónica de pasadas semanas con escasez de tonelaje inmediato, en especial por el Mediterráneo, lo que hace que los fletes se mantengan dentro de niveles aceptables. ■

NINGUN PETROLERO ESPAÑOL ESTA AMARRADO

MADRID.—Ningún buque petrolero español se encuentra amarrado en la actualidad con falta de carga, pese a que en el mes de diciembre de 1976, los buques petroleros que se encontraban amarrados en el mundo por esa causa suponían aproximadamente 32 millones de toneladas.

Sin embargo, en opinión de Carlos Barrera, director de Ibertanque, a partir del segundo semestre de este año, se puede dar una situación de este tipo en nuestro país, que, aunque paulatinamente, podría afec-

tar a finales de 1978 al 20 por 100 de los petroleros que poseemos en esas fechas.

La causa principal, según el señor Barrera, radica en el abanderamiento de buques que se constrúan para extranjeros y que han tenido que ser absorbidos por empresas nacionales del sector.

El 20 por 100 aludido que puede verse afectado, supondría, en su opinión, un tonelaje aproximado de dos millones de TPN, equivalente a la capacidad de seis o siete barcos grandes. ■

LAS IMPIDEN TRABAJAR EN BUQUES OCEANOGRÁFICOS

SANTIAGO DE COMPOSTELA (Cifra).—Las estudiantes de cuarto curso de Biológicas (rama marina) de la Universidad de Santiago han denunciado en un comunicado su situación de discriminación e inferioridad con respecto a sus compañeros varones.

Indican en el mismo que no se les permite trabajar en los buques oceanográficos con la disculpa de que su condición de mujeres podría causar problemas en el curso normal de la travesía, ya que no se puede predecir la reacciones de los hombres.

Al tiempo que denuncian los hechos, quieren significar que no se tiene en cuenta, en ningún momento, la capacidad científica de la mujer. ■

DISPOSICIONES DEL "BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

TRABAJO

Orden de 16-II-77, sobre programas individuales de recuperación en el sistema de la Seguridad Social ("BOE", 28-II-77, número 50).

Orden de 17-II-77, por la que se distribuyen los tipos de cotización para el trimestre comprendido entre el 1-I-77 y 31-III-77, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. ("BOE", 3-III-77, número 53.) (Se publica íntegra aparte.)

COMERCIO

Orden de 21-I-77, autorizando la instalación de una cetárea en zona de propiedad privada con toma de agua de mar en el distrito marítimo de Villagarcía. ("BOE", 15-II-77, número 39.)

Orden 21-I-77, sobre instalación de viveros de cultivo de ostras a varios solicitantes. ("BOE", 16-II-77, número 40.)

Orden 10-II-77, por la que se unifican las disposiciones relativas a los derechos de examen exigidos para la obtención de los diversos títulos y diplomas de la Marina Mercante, de Pesca y Deportiva. ("BOE", 19-II-77, número 43.)

Orden de 24-II-77, por la que se rescinde el contrato de pesquero de almadraza denominado Ensenada de Barbate a petición del adjudicatario. ("BOE", 4-III-77, número 54.)

Orden de 24-II-77, rescindiendo la adjudicación del pesquero de almadraza denominado Cabo Plata, a petición del adjudicatario. ("BOE", 4-III-77, número 54.)



Durante las primeras Jornadas de Marketing de la Pesca, celebradas a finales de verano en Vigo y de las que dimos amplia referencia en su día, en especial ante los actos de clausura, presididos por el ministro de Comercio y autoridades pesqueras españolas, desarrolló una ponencia dentro de la temática general establecida nuestro colaborador, doctor Francisco López Capont, profesor de Tecnología

Pesquera de la Universidad de Santiago de Compostela. Nos complacemos ahora en reproducir dicha ponencia, pues aunque motivado por la amplia gama y diversidad de asistentes, el autor le dio un carácter general con el fin de fomentar el posterior coloquio, no cabe duda que aporta ideas básicas para el futuro de nuestra industria pesquera, precisamente en unos momentos de acusado cambio tecnológico, sobre el que el conferenciante aclaró algunos ejemplos.

LA PESCA Y SU APOORTE A LA ALIMENTACION

La idea básica que presidirá este trabajo: *Hoy, la pesca, de la cual la comercialización es una fase más, es tan técnica o especializada como puede ser cualquier otra faceta del largo proceso industrial*, y así como nadie duda incluso de la necesidad de titulaciones oficiales para otras ramas del quehacer en el mercado actual, y más aún en el futuro, necesitaremos no hombres con títulos, que eso es el aspecto externo, sino con conocimientos diversos y amplios que le permitan variar sus decisiones —por motivos técnicos— a cada momento. No podemos meternos en hacer la historia de la Química o tecnología pesquera, iniciada en FUA en una fecha fácil de recordar: 1888, cuando Atwater hace los primeros análisis de esos cuatro puntales clásicos que como componentes de todos los alimentos nos han estado persiguiendo desde el Bachillerato: agua, grasa, proteínas y cenizas. Esto es, repito, aún con su siglo a la espalda, el basamento de la actual industrialización, como trataremos de simplificar.

En efecto, el agua, con su directa incidencia en rendimiento de salazón,

secado, cocido, etcétera, es el factor industrial que más debe preocupar a la sección de costos industriales. Pero hablar de agua es citar el otro platillo de la balanza, la grasa, pues la suma de ambos será constante y en cada kilo de pescado que pago (o compro), mucha agua y poca grasa, o la inversa. Hagan ustedes números de esta gran variable del pescado, que en el caso concreto de la sardina de Vigo nos va a oscilar de un 2 a un 22 por 100. Verán que en *San Xoan Pinga no Pan*; es decir —y perdonen el refrán gallego—, que en junio estamos aportando aceite a nuestro proceso (por ejemplo, de cocción o harinas de pescado), y en el invierno sólo tenemos agua, aun tratándose de la misma especie. No digo nada nuevo, pues sin hablar de cifras la Biblia nos menciona pescados blancos y azules, como la gran división (algo así como buenos y malos) en qué clasificó al pescado. Pero para nosotros la realidad no es tan sencilla, pues nunca hay que olvidar que un pescado puede andar de una a otra clasificación (magro o graso), según sus migraciones, estado sexual, época, etcétera.

No olvidemos nunca esta variable dominante; es la madre Naturaleza, pero en el aspecto técnico o científico va a ser exigente en la toma de muestras para análisis y en la comercialización va a ser la procedencia, poca, tallas, condiciones, etcétera, de lo que recibimos. No hay pescado bueno ni malo, sino que, parodiando a Ortega, el hombre y el pescado tienen su calidad según las circunstancias, y el conocimiento de estas variables es la que nos va a dar precio, rendimientos, exportaciones, calidad, etcétera. Vamos a ver si ponemos algunos sencillos ejemplos de ello.

Como decíamos, esa gran variable que es la Naturaleza, al incidir sobre el pescado, nos puede conducir a que la revisión clásica hecha por Vinogradof hace años, sobre los análisis químicos del pescado en el mundo, sea (con dolor) casi inoperante, pues muchas veces se analiza y estudia, pero no se define sobre lo que se trabaja. Sin citar nombres, el esfuerzo hecho en España por capacitadísimos investigadores desde antes de la guerra llega, a veces, falto de datos para poder encasillarlos comparativamente. No

crean que es crítica hispánica, pues las numerosas tablas sobre composición química del pescado iniciadas por los canadienses y británicos y hoy continuadas por los norteamericanos con la ayuda de fichas tipo IBM, con miles de trabajos y datos todas ellas, luchan contra esa inseguridad que resalto aquí, pues muchas veces se olvida, queriendo generalizar, por ejemplo, al atún del Pacífico con el del Mediterráneo o incluir el pescado de verano con el de invierno, o generalizar que la máquina que va bien en tal país y bajo unas condiciones, tiene que ser un éxito en España, pues es el "mis-mo" pescado o marisco.

RECORDEMOS LAS PROTEINAS

Esas variables, grasa y humedad, son en los pescados "azules" bíblicos masivos en procesos; al igual que proteínas es la dominante en el factor nutrición, alimento, etcétera, y por tanto razón de ser de todo el proceso pesquero. Pescamos para tener comida. Ahora bien, si grande era la confusión

CAMPAÑA PESQUERA OCEANOGRÁFICA

"MEDITERRANEO II"

BARCELONA.—La campaña pesquera Mediterráneo II será el inicio de una serie de prospecciones y estudios biológico-pesqueros encaminados al mejor conocimiento y control de la ecología de los recursos vivos en el litoral mediterráneo. Está previsto que la campaña se inicie el día 1 de marzo en el puerto de Barcelona y finalice el día 30 del mismo mes en el mismo puerto de partida.

La zona en la que se han de realizar las experiencias comprende el litoral mediterráneo español desde la frontera con Francia hasta el meridiano del cabo de Gata, así como una prospección general en aguas del mar balear entre la costa y las islas Baleares.

ESTRATEGIA GENERAL DE LA CAMPAÑA

Durante el recorrido por las zonas litorales cercanas a la Península, entre la costa e Ibiza y en las cercanías de las islas Baleares (opcional), se realizarán todos los muestreos con red de arrastre que permitan las posibilidades normales del barco. Normalmente, las pescas se efectuarán durante el día, aunque es de interés poder contrastar los resultados diurnos con algunas pescas efectuadas durante la noche en las mismas condiciones de lugar y arte de pesca.

La duración de las pescas será variable entre una o dos horas, dependiendo en cada caso de las condiciones de la zona y de la mayor o menor abundancia y representatividad de las capturas.

Dadas las especiales características del litoral mediterráneo, que ya sea por su estrechez, por las anfractuosidades de las áreas explotadas o por la gran cantidad de obstáculos de diversa índole existentes en el fondo, difícilmente extremadamente el rastreo, se sugiere la existencia de una planificación de las pescas que en lugar de ser absolutamente al azar trate de cubrir en cada caso un objetivo concreto de observación y en conjunto permita una estimación globalizada de las características biológico-ambientales del litoral mediterráneo en el área que se pretende estudiar.

ZONAS DE EXPLORACION

1.ª Área del golfo de Rosas. Esta zona se caracteriza por la existencia de una amplia plataforma —la explanada de Ampuries— y la existencia de un talud objeto de intensa pesca. Se dedicará a esta zona dos días de pesca, especialmente en el talud continental. Si las circunstancias lo permiten podrían realizarse algunas

● PARA MEJOR CONOCIMIENTO Y CONTROL DE LA ECOLOGIA DEL LITORAL

● SE DESARROLLA DURANTE TODO EL MES DE MARZO

pescas exploratorias en la plataforma. Objetivo fundamental, las especies de talud, y en particular la *gamba rosada* (*Aristeus antennatus*).

2.ª Área de Blanes. Se extiende entre Blanes y Barcelona, aproximadamente. Esta zona se caracteriza por las abundantes entalladuras en el talud que obliga a unos rastreos muy delimitados. Duración, dos días. Objetivo fundamental, al igual que en la zona anterior, la *gamba rosada* y la *bacaladilla* (*Micromesistius poutassou*).

3.ª Área de Barcelona al delta del Ebro. La estructura del fondo se caracteriza por una progresiva tendencia a una mayor amplitud de la plataforma con mayor suavidad del talud, especialmente en su parte Sur. Se dedicarán de dos a tres días a la exploración de esta zona. Son objetivos prioritarios en la exploración de la misma, en primer lugar, las especies de talud, pero con especial atención a la *cigala* (*Nephrops norvegicus*), que es bastante abundante, y a las especies de plataforma y poco fondo en la zona del golfo de San Jorge.

4.ª Zona de Castellón. Esta amplia plataforma del litoral mediterráneo carece prácticamente de talud. La existencia del laboratorio de Castellón, con su larga serie de experiencias, posibilita que los resultados actuales sean ampliamente contrastados con los ya existentes. Durante tres días se realizarán rastreos más o menos al azar en esta amplia plataforma. El objetivo fundamental se cifra en la obtención de datos sobre el *salmonete*, la *móllera* y la *merluza*, que nos permitan compararlos con las informaciones ya existentes.

5.ª Zona de Alicante-Ibiza. La amplia zona que se

extiende entre la costa de Valencia, Alicante y la isla de Ibiza resulta de sumo interés no sólo por su amplitud, pues a pesar de que en determinados puntos se alcanzan profundidades del orden de los 900 metros, una gran parte de la misma

es rastreable y de interés pesquero. La duración de la exploración en esta zona se cifra en cuatro días y las pescas, como en la zona anterior, se intentará que sean al azar dentro de lo posible. Su objetivo primordial no es otro que una exploración de la zona en la que junto con las especies típicas de la plataforma continental peninsular e isleña abunda el marisco, especialmente la *gamba rosada*.

6.ª Zona de Mar Menor. En esta área se presenta de nuevo una considerable estrechez de la plataforma. La duración será de dos días y el objetivo, las pescas en el talud.

7.ª Zona de Garrucha. Es todavía mayor la estrechez de la plataforma en esta parte la más meridional del área sujeta a exploración. La pesca se efectuará en el talud continental y la duración de la misma se estima en dos días. El objetivo no es otro que ampliar el conocimiento de las características biológicas en cuanto a

los recursos situados en el talud. Es de especial importancia comparar los resultados obtenidos en la exploración de las áreas 1 y 2 con los que se puede recoger en las 6 y 7, las cuatro referidas al talud continental, aunque sometidas a diferentes condiciones y diferente grado de explotación.

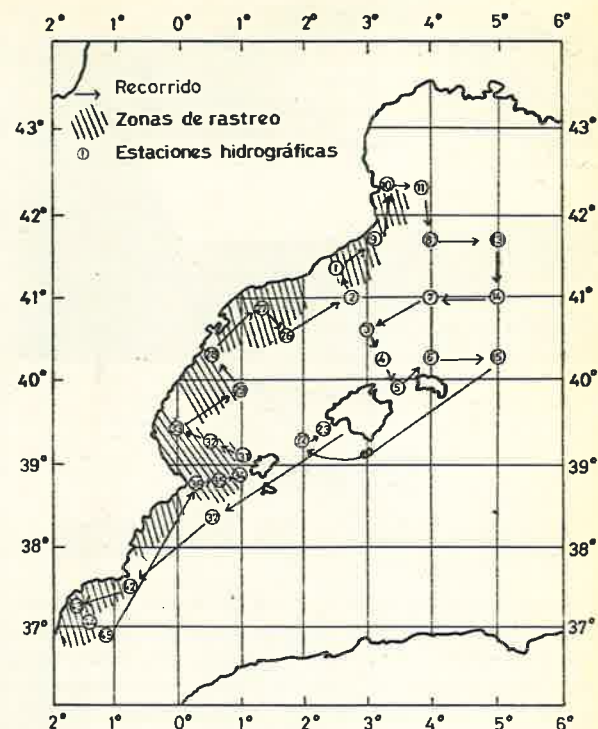
OCEANOGRAFIA

Las muestras para la obtención de datos hidrográficos serán realizadas durante las horas libres de pesca de arrastre, determinándose en cada caso según la estrategia de pesca.

El muestreo hidrográfico consistirá en la toma de muestras en las estaciones correspondientes en concordancia siempre que ello sea posible, con las marcadas en la campaña Mediterráneo I para el control de la temperatura, la salinidad, el oxígeno, los nutrientes y la clorofila. Terminada la estación propiamente hidrográfica, se procederán a efectuar las correspondientes pescas de bongo, la recogida de huevos y larvas. Siempre que las circunstancias lo permitan y coincidiendo con las estaciones hidrográficas, podrán realizarse dos pescas verticales de zooplancton desde 200 a 50 metros y desde esta última profundidad hasta la superficie.

Durante el recorrido por la costa efectuando pesca se prevé la posibilidad de que los servicios de hidrografía dispongan de tiempo suficiente, pues las estaciones están bastante alejadas unas de otras. En tal caso se sugiere para aprovechar al máximo la misma campaña las siguientes alternativas:

- a) Aumentar el número de pescas de bongo.
- b) Efectuar pescas autónomas (independiente-



mente del concurso de la marinería) con IKMT, especialmente en las cercanías del talud.

c) Obtención de muestras con la draga Vaa-Bean.

d) Perfiles complementarios siguiendo secciones plataforma-talud.

e) Estudio de las variaciones temporales en puntos fijos.

EXPLORACION DEL MAR BALEAR

Se prevé un recorrido por la zona comprendida entre la costa y las islas Baleares, llegando hasta el Sur del golfo de León, con el objetivo fundamental de efectuar una recogida estimativa de larvas y huevos de bacaladilla. Esta época resulta sumamente interesante, pues se sitúa inmediatamente después de la freza (febrero) en los ejemplares de esta especie. Durante este recorrido, al que se destinan cinco días, se efectuarán tan sólo estaciones y pescas de bon-

go o IKMT tanto durante el día como durante la noche.

CARACTERISTICAS GENERALES DEL RECORRIDO

Salida de Barcelona el día 1 de marzo de 1977. Exploración de las zonas de Blanes y Rosas; estaciones 9, 10 y 11. Día 6, descanso en el puerto de Rosas. Día 6, noche, salida para efectuar el recorrido por el mar balear. Estaciones 8, 13, 14, 7, 3, 4, 5, 6, 15, 22 y 23. Descanso en Palma de Mallorca, días 12 y 13. Salida el 13 por la noche en dirección al cabo de Gata. A continuación, pescas en las zonas 7, 6 y 5. Estaciones 37, 42, 43, 44, 45, 36, 35, 34, 31, 32 y 33. Descanso en Valencia, días 22 y 23. Salida para explorar la zona 4, con las siguientes estaciones: 29 y 28. Entrada en Vinaroz día 26 y salida el día 27. Efectuar pescas en la zona 3 y estaciones 27, 26, 2 y 1. Llegada a Barcelona el día 30 de marzo de 1977. ■

BAS-SUAV

LA DIOXINA DE SEVESO, SEGUN UN OCEANOGRÁFO

PUEDE CONTAMINAR EL MAR

MESSINA (Italia), 4.—La dioxina de Seveso puede llegar al mar a través de los ríos y contaminar el Mediterráneo, con grave riesgo para todos los países costeros, afirma Jacques Piccard, oceanógrafo y ecólogo suizo de fama mundial, que dio una conferencia sobre este tema en Messina (isla de Sicilia).

Acerca de las consecuencias de la dioxina en el mar, Piccard indicó que "es imprevisible, ya que los efectos podrían manifestarse después de algunos años".

Al explicar la potencia de las corrientes marítimas en el "transporte" de productos de este tipo, recordó que hace tiempo se descubrió DDT en el organismo de un pinguino del Polo Artico, "donde ni siquiera saben lo que es el DDT".

A la vez que protesta contra la dioxina —la empresa

Icemsa, donde se produjo el escape de dioxina de Seveso la trajeron a Italia compatriotas de Piccard—, anuncia que "ahora se quiere arrojar plutonio al mar", e informa de que "basta una millonésima de gramo de plutonio para matar a un hombre, y cuatro kilos para acabar con la Humanidad".

Sobre la energía nuclear no se pronunció tajantemente en contra, pero dijo que su utilización debe ser limitada y con "enormes controles", opinó que "en todo caso, es mucho mejor no correr graves riesgos y recurrir a energías menos peligrosas, como la solar".

Jacques Piccard, llamado el "gigante de los mares", de cincuenta y cuatro años, profesor oceanógrafo y ecólogo, es hijo de Auguste Piccard, el primer explorador de los abismos marinos. (EFE.) ■



PALAMOS

"GERMANOR", NUEVO BARCO DE ARRASTRE

Construido en los astilleros Xufre, de Mataró, se ha incorporado a la flota pesquera de arrastre de Palamós el buque "Germanor", propiedad de los hermanos Ferrés Serrat, veteranos ya en el ámbito marítimo de la Costa Brava. Sus características son 28 metros de eslora por 7 de manga, dos motores Baduin, con potencia de 800 HP, todos los mandos electrónicos, goniómetro, radar, sonda, radio emisor y receptor, etcétera. Con nombre de sardana, la "Germanor" será la número 50 en la flota de arrastre local. Su coste se aproxima a los 25 millones de pesetas, habiéndose acogido para su construcción al Crédito Social Pesquero del Instituto Social de la Marina. En la foto de Cifra Gráfica, la bella línea marinera de la nueva barca, a su llegada a Palamós. ■



GANADORES EN "OPTIMIST".—Estos jóvenes fueron los primeros clasificados en las regatas "Optimist", disputando el III Trofeo Bajo Ampurdán.

ARENYS DE MAR

OBRAS DE AMPLIACION DEL PUERTO

Se han iniciado las obras de reforma del puerto de la villa, efectuándose una ampliación por el lado de Poniente, con la finalidad de disponer de una amplia plataforma para el tendido de redes y espacio suficiente para la construcción de unos almacenes, puesto que los actuales son insuficientes. Toda la reforma está encaminada a mejorar las condiciones de la zona de pesca y obliga a desplazar una parte del malecón de Poniente ensanchando de forma que puedan ganarse unos espacios en los que sea factible construir la plataforma citada. Simultáneamente y para los peatones, la parte elevada del malecón, que servía de paseo para muchos a pesar de ser peligroso por la carencia de protección, será ampliada y contará con barandillas, facilitando así pasear por zona libre de circulación.

El 7 de agosto de 1975 se trató el asunto en un Pleno municipal, acordándose impugnar el proyecto debido a que representaba una sustancial reducción de la playa, puesto que la plataforma citada se asentará sobre la misma. La realidad es que se han iniciado las obras y se espera que a corto plazo estarán terminadas, lográndose con ello una mejora importante. ■

CLAUSURA DE CURSOS DE MOTORISTAS NAVALES EN LLANSA, PALAMOS Y ROSAS

BARCELONA (Corresponsal).—Han sido clausurados los cursos de motoristas navales organizados por la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de Barcelona, en las localidades de Llança, Palamós y Rosas.

Al examen final y acto de clausura en Palamós asistieron el almirante jefe del Sector Naval de Cataluña, don Severo Martín Allegue; alcalde de Palamós, don Francisco Fernández, y el gerente provincial del Servicio de Acción Formativa de Gerona, don Joaquín Gascón; además del delegado provincial del Instituto Social de la Marina y patrones de las Cofradías de Pescadores.

De treinta y siete alumnos presentados aprobaron veinte, que irán a engrosar, como titulados, las tripulaciones de embarcaciones pesqueras de la Costa Brava. ■

TARRAGONA

SEGUNDO PUERTO DEL PAIS

TARRAGONA.—El puerto de Tarragona se confirmó durante 1976 como el segundo del país y uno de los más importantes del Mediterráneo.

En el año pasado entraron en el puerto de Tarragona 15.800.000 toneladas de mercancías, entre las que destacan los cargamentos petrolíferos, que sitúan a Tarragona como el primer puerto petrolero nacional.

En petróleo descargado se alcanzó un incremento del 187 por 100, y en carga general un 24 por 100. Atracaron en el puerto 2.668 buques, con 13.925.561 toneladas de registro bruto. ■

VALENCIA

CONVENIO COLECTIVO DE NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS

VALENCIA.—El pasado día 15 de febrero se firmó el convenio colectivo de navieros, consignatarios de buques y agentes de aduanas, en base al acuerdo conseguido tras el conflicto del sector.

El convenio, que afecta a 116 empresas con casi 15.887 trabajadores, supone un aumento lineal de 5.000 pesetas para las categorías de oficial administrativo con tres años de antigüedad en la categoría y subaltos y servicios varios que hayan cumplido los dieciocho años, y de 4.000 para las restantes categorías.

La tabla será revisada en julio del presente año y en enero y julio del próximo. ■

EL "GERONA", MATRICULADO EN ALGECIRAS

ALGECIRAS (Cádiz).—El buque-tanque "Gerona", propiedad de Cepsa, que ya ha realizado un primer viaje portando crudos desde el Golfo Pérsico hasta las refinerías de la citada compañía en la bahía de Algeciras, ha sido matriculado en esta ciudad.

Para corresponder a esa deferencia de matricular el "Gerona" en Algeciras, el alcalde de la ciudad hizo entrega de una placa con la siguiente inscripción: "Excelentísimo Ayuntamiento de Algeciras al buque-tanque 'Gerona'".

El "Gerona", el barco de mayor tonelaje de Cepsa y el primer buque-tanque que se matricula en Algeciras, fue construido y botado recientemente en astilleros de El Ferrol del Caudillo. ■

CRÍA ARTIFICIAL DE

El diario castellonense "Mediterráneo" publicó una entrevista con el doctor don José María Sanfeliu Lozano, del Laboratorio Pesquero de El Grao. Por considerarla interesante para nuestros lectores, la reproducimos a continuación:

"Hoy centramos nuestra atención en los ensayos de cría artificial de la lubina, que lleva a cabo el equipo que dirige don José María Sanfeliu Lozano e integran el doctor don Felipe Muñoz, químico; don Francisco Amat, biólogo encargado del zooplancton; don Jesús Ramos, biólogo, especialista en cría de peces, y don Francisco Falomir, biólogo, que se encarga de la sección de fitoplancton.

El señor Sanfeliu Lozano nos habla sobre el desarrollo de estas experiencias:

—En efecto, las hemos iniciado hace un mes. Las primeras acciones de cría artificial de la lubina (el 'llobarro' para los valencianos), podemos considerarlas como muy positivas, ya que han resultado un éxito las puestas. Hemos obtenido la puesta de una hembra y actualmente tenemos en los estanques del laboratorio de veinte mil a treinta mil larvas, de unos dos centímetros de tamaño.

La disminución de capturas de esta especie, unido a que es una variedad de alta cotización en los mercados, han movido al equipo del Laboratorio de El Grao a llevar a cabo las actuales investigaciones.

que se aplican a lo largo de una semana, se desarrolla la gónada y las hembras ponen los óvulos. Si se encuentran acompañados de machos, también fértiles, la puesta es buena, ya que la fecundación de esos óvulos se produce al ponerse en contacto con el esperma eyaculado por los machos. Después se separan los ejemplares adultos de los huevos, que pasan a un tanque con agua esmeradamente filtrada y depura-

ESTADO ACTUAL DE LAS LARVAS DE LUBINA

En unos tanques especialmente acondicionados, casi 30.000 larvas de lubina están desarrollándose, merced a los cuidados que con ellas tiene el equipo de don José María Sanfeliu. El propio investigador, que nos muestra el complejo proceso que están siguiendo para lograr su cría artificial, explica el estado de la experiencia en este momento:

—Ya estamos proporcionando a las larvas metanauplios de Artemia, es decir, ejemplares que tienen de dos a tres milímetros, que es el tamaño adecuado para la boca de la larva. Posteriormente, a medida que sigan creciendo, sustituiremos esta presa viva del zooplancton por carne triturada de cangrejo o de mejillón, por ejemplo, vigilando continuamente las condiciones del agua de los estanques, su contenido en bacterias, el amoníaco, los nitritos, salinidad, temperatura, etcétera; hasta que las larvas alcancen su estado adulto. Aunque en lubina es nuestra primera experiencia y no tenemos unas ideas muy concretas de las que alcanzarán dicho estado, si nos guiamos por lo que se ha realizado en algunos laboratorios extran-

EN EL LABORATORIO PESQUERO DE CASTELLON

DESARROLLO DE LA EXPERIENCIA

Nos explica el director que se parte de ejemplares de lubina, capturados en el mar por los pescadores profesionales. Posteriormente se someten a un periodo de aclimatación en los estanques, tras lo cual se lleva a cabo la operación de diferenciación de sexos, paso previo para inyectar con hormonas a las hembras, utilizando sobre todo gonadotropina coriónica humana. Al cabo de una serie de dosis,

da, donde siguen su desarrollo embrionario que viene a durar de catorce a dieciocho horas, según la temperatura de trabajo. Realizada la eclosión por parte de las larvas, pasan unos días (dos o tres) alimentándose de las reservas vitelinas y a partir de ese instante, en que ya comienzan a abrir la boca, se inicia su alimentación con fito y zooplancton, con tamaños muy pequeños en principio, que después van aumentando a medida que la larva crece y tiene mayor tamaño de boca.

VIGO

EL MARISCO DE LA RIA, PRACTICAMENTE AGOTADO

VIGO.—El marisco de la ría de Vigo se encuentra prácticamente agotado, según se puso de relieve en una reunión de la Directiva de la Agrupación de Cofradías de Pescadores de la ría viguesa, celebrada en la Casa Sindical de esta ciudad.

Los reunidos significaron que las piezas de marisco que se extraen de la ría de Vigo no tienen el tamaño reglamentario.

La Junta Directiva de aquella agrupación tomó el acuerdo de dirigir un oficio al comandante militar de Marina, rogando la veda para todas las especies marisqueras, con excepción de las denominadas "navaja", "longueirón", que podrán continuar extrayéndose periódicamente por mariscadores a pie.

Con el fin de llevar a cabo la vigilancia en materia marisquera en toda la ría ha sido adquirida una embarcación de trece metros de eslora y 130 HP., financiada por el Plan de Explotación Marisquera de Galicia. (Cifra.) ■

PRIMER BARCO ANTICONTAMINACION EN ESPAÑA

VIGO.—Concluyeron las tareas de equipamiento del primer barco anticontaminación de España y apoyo de plataformas petrolíferas.

Fue adquirido por una compañía local y operará, en principio, en las plataformas de Amposta (Tarragona).

Efectuará las pruebas de velocidad y estabilidad en aguas de la ría de Vigo. Ante las autoridades de Marina realizará, asimismo, una demostración con sus equipos anticontaminación para combatir mareas negras.

Esta embarcación de servicio "off-shore" va dotada con un equipo Warren Spring para dispersar detergentes, que serán distribuidos con pulverizadores especiales, mediante bombas accionadas con botarabas y que podrán utilizarse según los distintos estados de la mar. Lleva, asimismo, un cerco neumático de ochenta centímetros de alto y una "falda" de un metro.

La capacidad de cerco le permite rodear cualquier superpetrolero. Dispone, además, de tanques dispersantes, con una capacidad de veinte toneladas, y de otros cuatro tanques con sistema de vacío para recoger hidrocarburos directamente del mar y también con una capacidad de veinte toneladas, y de otros cuatro tanques de almacenamiento del crudo flotante, que, posteriormente, podrá depositarse en cisternas situadas en la costa. ■

HALLADO PESQUERO A LA DERIVA

VIGO.—El pesquero de madera "Berdia" fue hallado a la deriva, sin tripulación y con una vía de agua, en la ría de Vigo.

La cubierta del barco se hallaba llena de cajas de tabaco rubio, conteniendo miles de cartones.

Las autoridades de Marina procedieron a la aprehensión del buque por la lancha militar del servicio de vigilancia fiscal, que le condujo a puerto.

Se supone que la tripulación abandonó el barco al ser descubierta el contrabando que llevaba el pesquero. ■

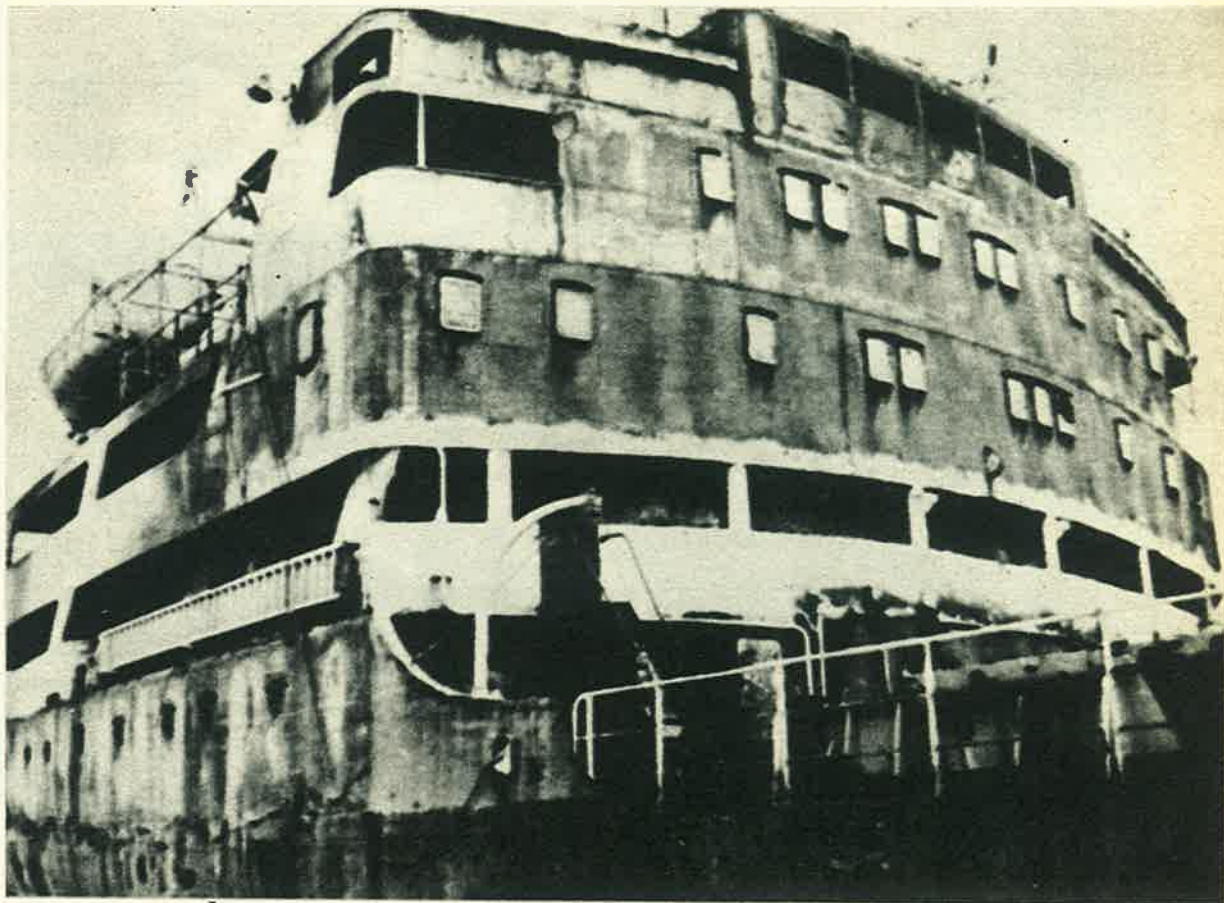
LA CORUÑA

PESCADOR ARREBATADO POR UNA OLA

LA CORUÑA.—Un hombre pereció ahogado tras ser arrebatado por una ola, hecho ocurrido cuando se encontraba pescando en El Seixo Blanco, zona de Mera.

Se trata de Angel González Couce, de cuarenta años de edad, vecino de La Coruña.

El cadáver del pescador ahogado fue rescatado posteriormente por la embarcación "Blanca Quiroga", de la Cruz Roja del Mar. ■



El "Christina", después de su explosión e incendio, que costó la vida a dos tripulantes, en el puerto de El Ferrol.

A CUATRO MILLAS DE LA TORRE DE HERCULES

EN EL INCENDIO DEL CARGUERO GRIEGO "CHRISTINA" PERECIERON DOS TRIPULANTES

LA CORUÑA.—El "bulk-carrier" griego "Christina" se incendió el 16 de febrero, a cuatro millas de la Torre de Hércules, pereciendo en el accidente dos tripulantes: el jefe de máquinas y un engrasador, los dos de nacionalidad griega. El resto de la tripulación, hasta 26 hombres, y la esposa del capitán que también viajaba en el buque, no han sufrido daños. Algunas quemaduras de escasa importancia y pequeñas intoxicaciones por humo.

El "Christina" hacía sin novedad la travesía de Glasgow a El Ferrol, para cargar dunita, cuando a eso de las cinco de la madrugada se declaró un importante incendio a bordo. No se sabe con certeza si fue en la cocina o en el alojamiento de la tripulación, debido a un corto circuito. Ambas dependencias están situadas en la popa del buque. El fuego afectó pronto a la radio, por lo que se vieron imposibilitados para lanzar el SOS.

DA LA ALARMA EL "ISLA DE SANTA CLARA"

Afortunadamente, el fuego fue visto por el pesquero coruñés "Isla de Santa Clara", que se encontraba en aquellas inmediaciones. Inmediatamente, por su radio lo notificó a la Costera de La Coruña, que pasaron urgentemente el parte a las autoridades de Marina coruñesa. Desde la Comandancia se mandó salir al guardapescas de la Armada "Sálvora" y al remorcadore danés "Maersk Blazer", que desde el domingo tenía base en La Coruña. También se alertó a la lancha de salvamento de la Cruz Roja del Mar "Blanca Quiroga", que se hizo a la mar.

PRIMEROS AUXILIOS

Pronto las tres embarcaciones estaban cerca del "Christina". El segundo comandante del "Sálvora", a bordo de una embarcación neumática, logró llegar hasta el mismo costado del buque siniestrado. El mar estaba en muy malas condiciones, con olas de gran altura, que habían impedido que la "Blanca Quiroga" se acercara al buque.

Toda la tripulación del "Christina" se había refugiado en el castillo de proa, hasta donde no habían llegado las llamas. Una vez a bordo, el segundo comandante del "Sálvora" dirigió la operación de rescate de los tripulantes.

PASAN AL "SÁLVORA"

En la misma embarcación neumática, con los chalecos salvavidas puestos, fueron pasando al guardapescas "Sálvora" 22 hombres y la esposa del capitán, mientras éste y el primer oficial quedaban a bordo. También a bordo quedaban, desgraciadamente, el jefe de máquinas y un engrasador, que habían fallecido a consecuencia del incendio, y cuyos cuerpos no pudieron ser rescatados.

LA OPERACION, DIRIGIDA DESDE EL FERROL

El mando de la operación de recogida de la tripulación y extinción del incendio se centralizó en la Comandancia de Marina de El Ferrol. Desde allí se ordenó la salida del remorcadore de altura de la Armada, "RA 1", con un equipo a bordo de contraincendios del Centro de Adiestramiento de la Zona Marítima. Este equipo, altamente especializado, fue el que intervino en la extinción

del fuego a bordo del petrolero "Urquiola".

VARIOS BUQUES EN LAS INMEDIACIONES

La alarma por el siniestro fue general. Además de los buques que directamente participaron en auxilio del "Christina", hubo otros que se aproximaron hasta el lugar del siniestro por si eran necesarios sus servicios, como el submarino chileno "Huatt", que se dirigía a El Ferrol; la fragata de la Marina de Guerra "Asturias", y el patrullero "Cardoso". ■

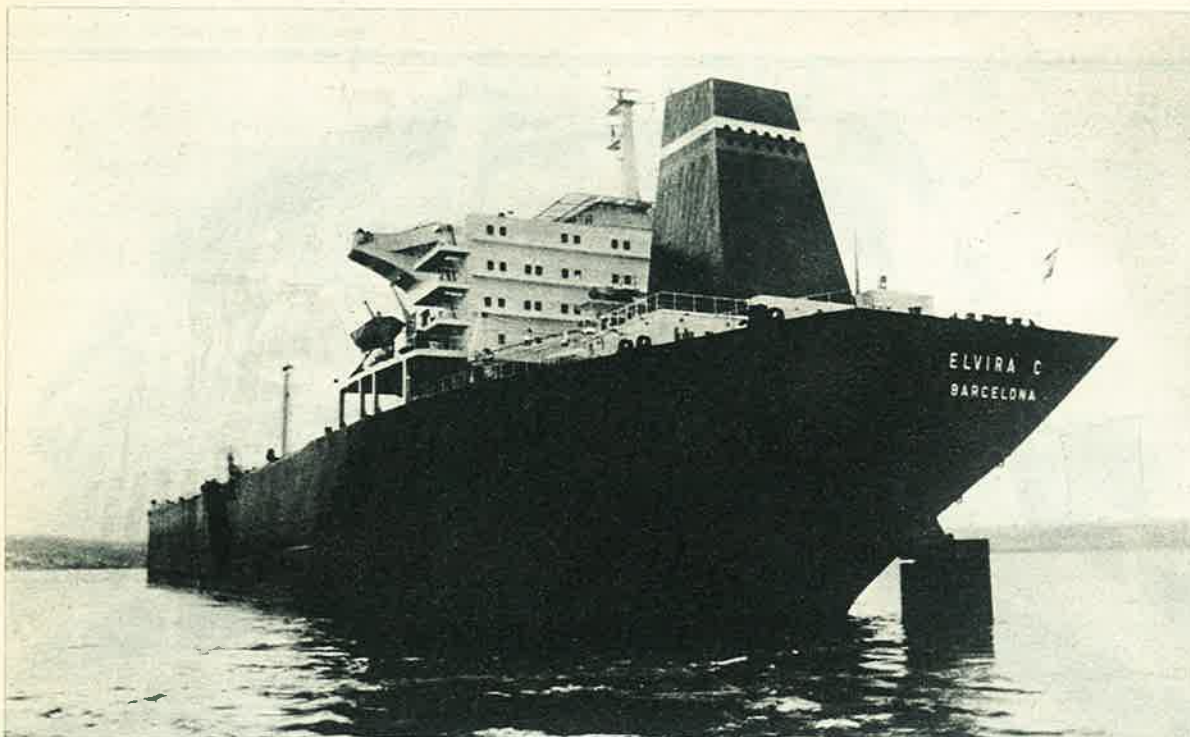
CEDEIRA

SIGUEN LOS "BOUS" FRANCESES PERJUDICANDO A LOS PESQUEROS GALLEGOS

CEDEIRA (La Coruña).—Los "bous" franceses continúan causando desperfectos a pesqueros de Cedeira, según una denuncia formulada por tripulantes de las embarcaciones gallegas afectadas.

Según los marineros de Cedeira, como consecuencia de los ataques registrados en los últimos días se produjeron pérdidas que superan los dos millones de pesetas.

Los marineros del puerto gallego coinciden en afirmar que los buques de arrastre franceses pasan sobre sus aparejos cuando están perfectamente señalizados. También se lamentan de la falta de ayuda que recibe la Cofradía de Pescadores para hacer frente a este problema, y consideran que si la situación persiste, la única solución que pueden adoptar es la de amarrar los barcos y no salir a faenar mientras no se ponga remedio al problema. ■



Buque-tanque "Elvira", de 132.000 toneladas de peso muerto, que ha sido entregado en El Ferrol y entrará inmediatamente en servicio para el transporte de crudo entre el Golfo Pérsico y las refineras españolas.

EL FERROL

ENTREGA DEL PETROLERO "ELVIRA-C"

EL FERROL DEL CAUDILLO.—El subsecretario de la Marina Mercante, almirante Enrique Amador Franco, presidió el pasado mes de febrero, en el muelle comercial Concepción Arenal, del puerto de El Ferrol, la ceremonia de entrega del petrolero "Elvira-C", de 130.000 toneladas de peso muerto y 73.000 toneladas de registro bruto.

El "Elvira-C" fue construido en la factoría de Astilleros Españoles de Sestao para la casa armadora Vasco-Cantábrica de Navegación.

En la ceremonia de entrega ofició en la bendición de la nave el capellán de la factoría Bazán, de El Ferrol, padre Manuel Pérez Fanego. Asistieron con el almirante Amador Franco el capitán general de la zona marítima del Cantábrico, almirante Pedro Español Iglesias; el embajador de Arabia Saudita en Madrid, Nasser Almenqour; el ex presidente del Instituto Nacional de Industria, Claudio Boada; el presidente de la naviera, Luis Abenza; el comandante militar de Marina de Bilbao, capitán de Navío Enrique Rolandi y Gaite; el director de la Bazán en El Ferrol, Gabriel Martorell, y otras autoridades, personalidades y representaciones.

Tras la ceremonia de bendición se firmó el acta de la entrega del buque-tanque, y se sirvió un vino español. (Cifra.)

SAN SEBASTIAN

LOS PESCADORES FRANCESES APOYARAN UN CONVENIO CON ESPAÑA PARA RESOLVER EL PROBLEMA DE LAS 200 MILLAS

SAN SEBASTIAN.—Los pescadores de San Juan de Luz apoyarán un convenio con España que resuelva el conflicto que se plantea por la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales de los países miembros de la Comunidad Económica Europea.

Tal decisión se adoptó en el transcurso de una reunión celebrada en San Sebastián entre representantes de pescadores de bajura españoles y franceses.

Por parte francesa estuvieron presentes delegados del Sindicato de Pesca y de la Cooperativa de Pescadores de San Juan de Luz. En nombre de los españoles asistieron doce representantes, miembros de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores.

Las conversaciones sobre el tema se desarrollaron en castellano, francés y euskera. ■

GIJON

DOS NUEVOS PORTACONTENEDORES

GIJON.—Dos buques porta-contenedores de carga general y carga pesada, fueron bendecidos en los astilleros de Duro Felguera, con la asistencia del comandante de Marina de la provincia, los gobernadores civiles de Asturias y León y otras autoridades.

Los barcos, de nombre "Algado" y "Alraigo" se destinarán a la naviera García Minaur, de Bilbao.

Las características de los buques son las siguientes: Peso muerto: 3.750 toneladas; registro bruto: 2.300 toneladas, eslora: 93,32 metros; manga: 13,5 metros; punta de trazado: 7,6 metros, y potencia de motor: 2.940 HP. ■



Georges Stefanis, capitán del "Internos" (izquierda), y otro miembro de la tripulación, poco después de su llegada al Musel.

NO HUBO VICTIMAS EN EL HUNDIMIENTO DEL "INTERNOS"

GIJON.—El mercante panameño "Internos" se hundió súbitamente tres millas al Norte entre Candás y Gijón, a causa de una vía de agua en la bodega número uno. En el momento del repentino hundimiento, el "Internos" iba acompañado del remolcador "Peñas", que anteriormente había recibido un SOS del mercante y había salido a su encuentro. Los seis tripulantes fueron rescatados por el "Peñas".

En la fotografía, el capitán del "Internos", George Stefanidis, a la izquierda, con otro miembro de la tripulación, poco después de su llegada a El Musel.

MADRID.—El presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, Ramón Vizcaino Ezquerro, ha sido designado para ocupar la presidencia de la Junta del Puerto de Pasajes. (Cifra.) ■

TRAS UNA REUNION DE ARMADORES
Y TRIPULANTES EN EL MINISTERIO
DE TRABAJO

PRIMEROS ACUERDOS EN EL CONFLICTO PESQUERO DE ONDARROA

Desde el pasado mes de enero se encontraba sin solución el conflicto pesquero entre tripulantes y armadores de la flota pesquera de Ondarroa, con consecuencias económicas y sociales no sólo para este sector, sino también para todos los estamentos de la población.

En la negociación de las reivindicaciones de una parte y los intereses económicos de la otra hubo diversas vicisitudes y la situación permanente de amarre de las embarcaciones, con los lógicos perjuicios para armadores y pescadores.

En los últimos días del mes de febrero, una comisión de patronos, mecánicos y marineros visitó en Madrid al jefe de la Secretaría de la Casa Real para exponer sus problemas, y a continuación lo hizo en el Ministerio de Trabajo.

El día 3 de marzo, y en el mismo Departamento, se reunieron representantes de armadores y tripulantes, presididos por el director general de Trabajo, y al término de las conversaciones pudo hacerse pública una nota en la que, por primera vez desde que se produjo el conflicto, pudo vislumbrarse el principio de solución del mismo.

HOJA DEL MAR cierra la edición de este número de marzo precisamente el día 4, por lo que —es obvio— toda la información que contiene no puede abarcar ninguno de los acontecimientos que hayan podido producirse con posterioridad a dicha fecha.

La nota acerca de la mencionada reunión, facilitada por el Gabinete de Prensa del Ministerio de Trabajo, dice, textualmente, lo siguiente:

"En el Ministerio de Trabajo, y desde poco después de las doce de la mañana, hasta pasadas las tres de la tarde, han estado reunidos, bajo la presidencia del director general de Trabajo, don José Morales Abad, y el subdirector general, don Víctor Fernández, con asistencia también del delegado provincial del Departamento en Vizcaya, los representantes de armadores y tripulaciones de barcos de pesca de Ondarroa, una vez que, a petición de las dos partes, la Dirección General había gestionado y conseguido la reanudación del diálogo en busca de adecuadas soluciones a los conflictos planteados desde primeros de año en el mencionado puerto pesquero.

Después de largas intervenciones por parte de los directamente interesados en los problemas y tras las orientaciones de los altos cargos del Ministerio, que presidían como mediadores la reunión de armadores y tripulantes se llegó en principio, a los siguientes acuerdos:

1.º Vuelta a la normalidad en las mismas condiciones existentes en diciembre de 1976, sin perjuicio del derecho de los trabajadores a presentar las adecuadas reclamaciones por los cauces legales sobre las diferencias que puedan producirse o derivarse de la interpretación de la correspondiente Ordenanza Laboral.

2.º Los armadores aceptan, en principio, estas condiciones, si bien, y no obstante, quedan facultados armadores y tripulantes para la aceptación voluntaria de otros sistemas de retribuciones, como "régimen a la parte" aceptada barco a barco.

3.º Asimismo, la aceptación de la primera de las condiciones, es decir, la relativa a la vuelta a la normalidad, queda supeditada, por parte de los armadores, a los resultados de unas reuniones que han de celebrar con los restantes empresarios y de cuyos resultados ha de dar cuenta a la Delegación Provincial de Trabajo en Vizcaya, en un plazo no superior a los cinco días. Madrid, 3 de marzo de 1977". ■



- 1.—Casa del Mar de Figueras.
- 2.—Casa del Mar de Redondela.
- 3.—Delegación provincial del ISM en Sevilla.
- 4.—Guardería infantil en Garrucha.
- 5.—Clínica local de Puebla del Caramiñal.



REALIZACIONES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN LA COSTA

Como continuación a la información gráfica que venimos publicando desde hace varios números, recogemos en estas páginas diversas nuevas realizaciones del Instituto Social de la Marina en la costa.



grupos auxiliares marinos



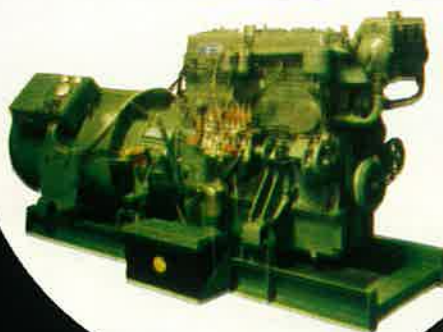
**motores Barreiros y Pegaso
de fabricación nacional**

**alto rendimiento y fiabilidad
con la garantía de**

FINANZAUTO

“expertos en energía”

**Grupos marinos
desde
25 KVA hasta 200 KVA**



DISTRIBUIDOS POR

FINANZAUTO, S.A.

CENTRAL: Plaza de las Cortes, 6 Tels. 448 27 00 - 445 71 50 Madrid - 14

ARGANDA BARCELONA VALENCIA BILBAO OVIEDO SEVILLA TENERIFE

LAS PALMAS ZARAGOZA MALAGA LA CORUÑA LERIDA-PALMA DE MALLORCA



Eponjas tapizantes.



Ceroptilia.



Coralos.



3 puntos de nudibranchios.



2 nudibranchios y actinias (de ellas se alimentan).



Zona limitrofe a las de las fotografías anteriores, y que ya muestra sedimentos debidos a la polución.



MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Editado por el Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo).
Pedidos al Gabinete de Información y Publicaciones del ISM.
Génova, 24. Madrid-4.
Envíos a domicilio, contra reembolso.
P. V. P., 175 pesetas.
(más 22 pesetas de gastos de envío.)



Auxiliar de Transportes Marítimos, S.A.

"AUXTRAMARSA"

NAVIEROS - FLETAMENTOS - CONSIGNATARIOS DE BUQUES
MADRID: Don Ramón de la Cruz, 13 - Teléfono 226 25 00. Telex 23803 ATM

DELEGACIONES

HUELVA: Avda. de Italia, 23 Teléfono 21 54 07. Telex 75534 ATM H
SEVILLA: Avda. de la Raza, s/n. Teléfono 61 65 47. Telex 72743 ATM S
CARTAGENA: Príncipe de Vergara, 2 Teléfono 50 24 14. Telex 67232 ATM C
TARRAGONA: Avda. del Generalísimo, 2 Teléfono 21 56 28

Dirección Telegráfica: AUXTRAMARSA

DEPARTAMENTO INSPECCION Y PERSONAL

HUELVA: Avda. de Italia, 23 - Teléfono 22 66 50. Telex 75534 ATM H

FLOTA EN EXPLOTACION

b.t.	"GALDACANO"	P. Químicos	750 T.	P.M.
m.n.	"LUGONES"	Graneles sólidos	3.865 T.	P.M.
m.n.	"GUARDO"	Bulk Carrier	11.848 T.	P.M.
m.n.	"MANJOYA"	Bulk Carrier	11.848 T.	P.M.
m.n.	"MILANOS"	Bulk Carrier	11.848 T.	P.M.
b.t.	"NERVA"	P. Químicos	1.098 T.	P.M.
b.t.	"NIEBLA"	P. Químicos	1.098 T.	P.M.

FLOTA EN CONSTRUCCION, PROPIA Y ADMINISTRADA

m.n.	"CARDONA"	Bulk Carrier	35.000 T.	P.M.
m.n.	"CARTAGENA"	Bulk Carrier	35.000 T.	P.M.
b.t.	"CORTA ATALAYA"	Petrolero	130.000 T.	P.M.
b.t.	"CERRO COLORADO"	Petrolero	130.000 T.	P.M.
b.t.	"RIO TINTO"	Petrolero	260.000 T.	P.M.
b.t.		Asfaltero	4.500 T.	P.M.

Entrega de estos buques en 1977/78.

Auxiliar de Transportes Marítimos, S.A.
ES LA EMPRESA NAVIERA DEL GRUPO



1

2





Pesca en la Argentina

LA NUEVA IMAGEN DEL GAUCHO

La imagen típica de la Argentina es la pampa y es el gaucho. Y con ellos, las carnes rojas de una ganadería floreciente. Pero algo va cambiando en aquel país. Porque su plataforma continental, con cerca del millón de metros cuadrados, rica en especies, aún no

explotada en la medida de sus posibilidades, ha despertado la vocación marina de los costeros. Ahora, ése que llamamos gaucho, ofrece una nueva imagen, la de pescador, en ocasiones en la mar, tantas veces en los caudalosos ríos argentinos. Y, quizá siga a caballo, sí, pero

para trotar sobre las orillas del océano y desarrollar una curiosa pesquería artesanal.

La magnitud de la plataforma continental argentina permitirá a otros países, entre ellos España, realizar allí una actividad extractiva, en determinadas condiciones. **Sigue**



Los grandes centros pesqueros argentinos están en Mar del Plata (arriba, izquierda), Necochea (arriba, derecha) y Rawson (Chubut) y en el aún incipiente desarrollo de su tecnología ha sido importante el concurso de los japoneses. La riqueza de la plataforma continental argentina es evidente y en las fotos en negro tenemos una muestra de las tallas que pueden alcanzar allí algunas especies. Pero también la pesca fluvial y lacustre de la Argentina está en desarrollo (arriba, centro), y el "tigre del Paraná" —el dorado— ha alcanzado fama mundial, como el paraíso de los salmónidos en que se han convertido los ríos de la Patagonia.

Una de las plataformas continentales más

LA PESCA EN LA ARGE

Famosos como exportadores de carne; caracterizados por sus extensas llanuras o "pampas", es muy frecuente olvidar que los argentinos viven frente al mar.

Poseen una larga zona costera —semejante a la del Perú— y que va desde Río de la Plata, en la frontera con Uruguay, hasta la Tierra de Fuego, muy al Sur y enfrentándose con el Antártico.

La plataforma continental argentina es una de las más grandes del mundo y se extiende sobre casi 950,000 kilómetros cuadrados, constituyendo lo que podría llamarse la "pampa marina". Los costeros no podían vivir indiferentes a esta realidad e igual que los gauchos conquistaron las pampas, estos tuvieron que hacerlo con el mar. El de que industrialmente fuera desatendida esta fuente de riqueza se debió a la tradición y perspectivas de la explotación en el ramo de los cereales, oleaginosas, carnes, cueros, frutas, té, miel, tabaco, algodón, etc.

Pero en el mundo actual, con los problemas de alimentación, de explosión demográfica, el mar ya no solamente incita, sino obliga.

Gracias a sus extraordinarias circunstancias favorables, el país que otrora sentara fama por sus carnes

Treinta clases diferentes de peces de alta calidad. El "Dorado", llamado "tigre del Paraná". Los salmónidos en los ríos.

rojas, se encuentra desarrollando la pesca con perspectivas envidiables.

Existen dos grandes centros pesqueros, en Mar del Plata y Necochea. En ambos, así como en Rawson (Chubut), el desarrollo es incipiente pero con claras perspectivas de futuro.

Al alcance de la mano, en su extenso mar, la Argentina posee más de treinta especies de peces de alta calidad. Es curioso que muchos, desconociéndolo, si supieran de la riqueza pesquera de sus ríos y lagos, en donde principalmente podía hallarse el llamado "dorado", ansiado ejemplar para los deportistas y al cual han dado el sobrenombre de "tigre del Paraná" por ser en ese río donde abunda este espécimen, que ha sido merecedor de tres campeonatos o certámenes oficiales organizados por la Federación Argentina de Pesca y Lanzamiento. Muy al Sur,



grandes del mundo

NTINA

en los ríos de la Patagonia, hace más de medio siglo que se sembraron embriones de salmónidos provenientes de los Estados Unidos, y tal fue el éxito de la medida que, actualmente, el país es uno de los pocos paraísos del mundo en materia de salmónidos. Y, sin embargo, es en el mar, donde la Argentina no ha necesitado aplicarse a medidas ecológicas, donde se halla una auténtica riqueza marina.

Aunque España quintuplica en miles de toneladas la producción del hermano país, las barcazas argentinas vuelven a puerto rebosantes de pesca, augurando y sirviendo de prueba a las posibilidades de la industria.

Alineados en sus muelles se multiplican las flotas y surge algo, que muy bien pocos años atrás parecería increíble: industrias de conservas nacionales de pescado. Hoy lo que parece increíble, es que no hubiera sido así.

Muy pronto, al hablar de la Argentina, no nos vendrá a la mente tan sólo el jugoso filete o el generoso pan de trigo, sino las riquezas del mar que muy pronto podrá explotar. Una mesa digna de Lúculo, en una época en que la mayor parte de los países, no pueden hablar de semejantes perspectivas. ■ H. LEWIS-NEMES





LA PESCA EN LA ARGENTINA

La actividad artesanal aún prima en la Argentina sobre las modernas técnicas extractivas, a pesar de que las flotas costeras del país están incorporando con cierta celeridad las nuevas tecnologías. La floreciente ganadería quizá hizo olvidar a los argentinos la riqueza potencial que se extiende a lo largo de su litoral, hasta cerca de un millón de kilómetros cuadrados.



VINICIO MARCOS, MARINO EN SUS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (De nuestra sal).—Recientemente ha hecho su última exposición en esta ciudad un piloto de nuestra Marina. Él ama y siente la mar en sus pinces. Nos referimos a Vinicio Marcos, que vio la luz en la Vega de San José, a muy poca distancia de esa mar que se le ha grabado en sus pupilas para su experiencia como marino le ha permitido viajar por todo el globo, y desde el año 1947 ha estado colgando en diferentes salas de esta capital, desde el Gabinete de la propia Casa del Marino, donde ha expuesto en varias ocasiones. También ha sido hombre de gran experiencia en el mar, ha tomado parte en exposiciones colectivas en Nueva York, Marta, Barranquilla (Colombia) y San Juan de Puerto Rico.

Veamos lo que nos dice Vinicio Marcos en el catálogo de su última exposición, dedicada precisamente a un barrio muy popular en esta ciudad, como es San Cristóbal, que se ha engrandecido en nuestro litoral por el maravilloso



Retablo de San Cristóbal, por Vinicio Marcos.

Pescador de San Cristóbal.



● SU ÚLTIMA
MUESTRA
HA SIDO
DEDICADA
AL BARRIO
MARINERO
DE SAN
CRISTÓBAL
EN LAS PALMAS.

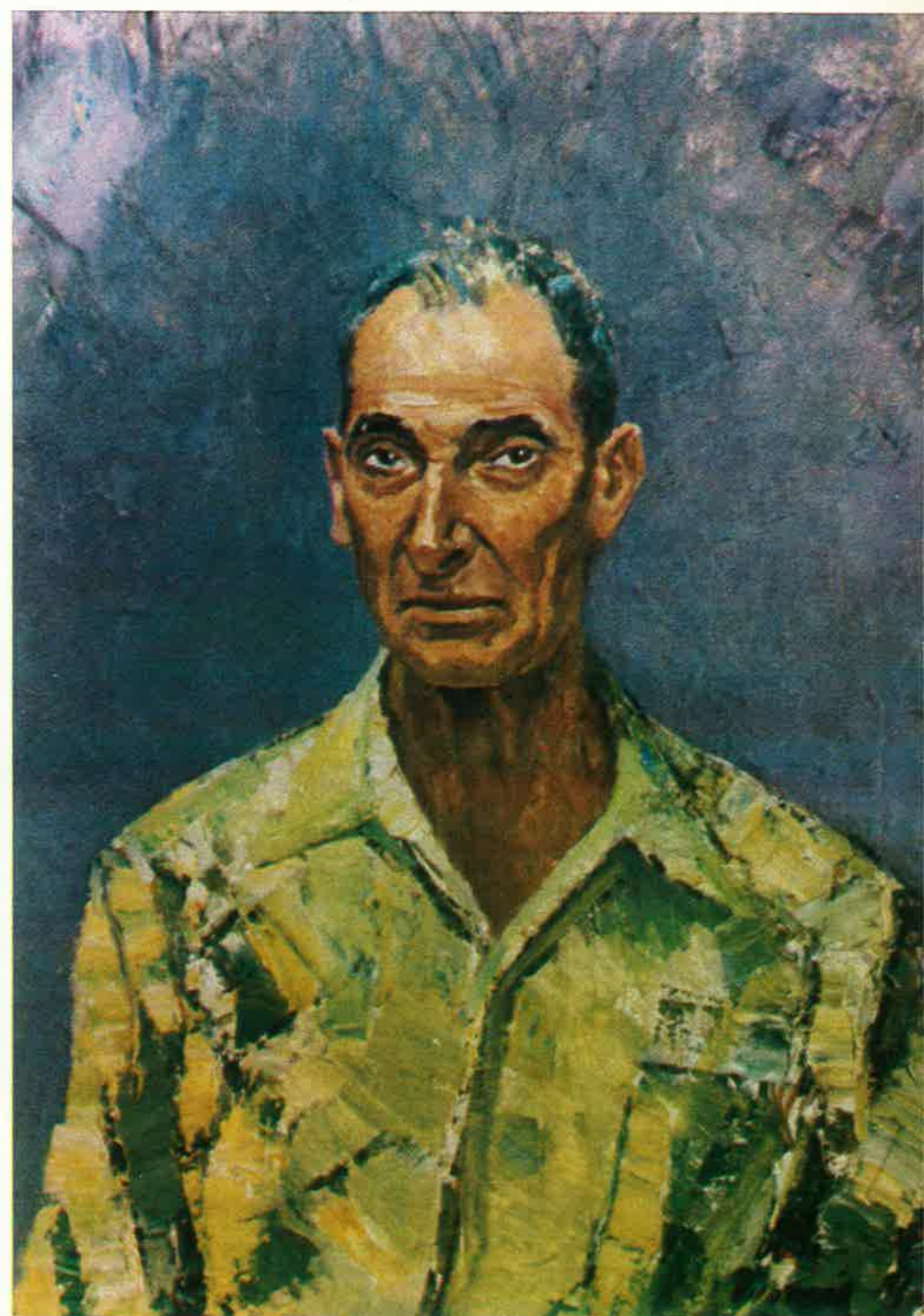
Rocas.

BARRO DE PROFESION, REFLEJA LA MAR EN SUS PINCELES

El artista correspondiente en la Sala Cai Mercante que a Vinicio Marcos pocos metros de siempre. Su ex un lugar a otro sus cuadros en Literario hasta dos ocasiones. América, donde Nueva York, Santa Puerto Rico. Catálogo de su último de pescadores al: "La marina so fenómeno de

las mareas, es motivo de profundas emociones. Catalizadora de infinitos momentos detenidos en la contemplación del mar, es a la vez, por profunda transmutación, motivo de evasión del espíritu. En ella tomamos conciencia del presente o intentamos ausentarnos. Acaso el momento pueda ser favorable para hacer navegar ligero el pensamiento, o bien replegarlo ante una realidad hostil. El mar nos exigirá siempre una actitud, un sentimiento que definirá un momento de nuestra vida. Eterna comunión de soledad".

En su última muestra ha colgado un total de 30 cuadros, de los cuales 12 dedica al barrio marinero de San Cristóbal, cuyos títulos son: "El Chinchorro", "Regreso de la pesca", "Preparando", "Niños jugando", "Pescador de fija", "Remendando redes", "Pesca nocturna", "Pescador de caña", "Fiesta", "Trabajo" y dos dedicados a la figura del "pescador". Este es a grandes rasgos Vinicio Marcos, un piloto de nuestra Marina Mercante, un marino canario que ha sabido plasmar la mar en sus pinceles en una superación constante desde su condición de autodidacta. JUAN F. FONTE.





Esperando la carga de las botellas.

También aquí están matando el mar

EXPLORACION SUBMARINA EN EL LITORAL GUIPUZCOANO

Leo: "Nuevo asalto en la Conferencia del Mar...", etcétera. (HOJA DEL MAR, número 20. Septiembre 1976.) Dice un miembro de la Delegación Española en la ONU: "Hay que contar con las 200 millas en adelante. Lo único que estamos intentando es que la soberanía sobre pesca en ellas no sea absoluta, como en las doce millas y como quieren algunos Estados ribereños, etcétera".

Mi cabeza, cual autómeta, hace un gesto entre pesados y de negación. Leo más despacio, por segunda vez, meditando, pensando en nuestras actuaciones. La voz de España en materias de pesca está ronca y no puede llegar muy lejos. Hagamos un examen de conciencia sincero y como resultado entonemos un mea culpa con grandes golpes de pecho.

Somos Península, y eso es mucha costa, mucho mar. ¿Dónde está nuestra pesca? ¿No estaremos recolectando hoy el fruto de nuestra siembra? Antes que reclamar al vecino el lícito o no derecho a sus 200 millas hay que pensar qué estamos haciendo nosotros con las 12 millas primeras. La polución y la pesca fraudulenta están ahí. En el mar, en la costa, en la playa, en la ribera y ahí en el mercado, en la lonja, a la vista de todos y nadie dice nada. No hace tanta falta invertir en guardapescas.

No soy un vencido. Pienso y hablo como un luchador que tiene fe. Por eso doy la voz de alerta. Soy amateur, deportista, y pierdo el que menos matando el mar. Nuestro grupo vela por el mar. Ponemos nuestro pequeño grano de arena con nuestro ejemplo.

En otro continente y en otro mar, muy lejanos, capturamos una tortuga "queloniae midas". La población del lugar, que dicen es de las menos cultas del Globo, se la quería comer. La contestación de nuestro compañero fue tajante: "Esta tortuga no nos pertenece. Pertenecer a las futuras generaciones", y la soltamos. Comprendieron. Es falso que sean de los menos civilizados del Globo. No quiero criticar antiguas posturas, porque en el mar cuenta primeramente la forma de actuar del presente, como garantía única para el futuro.

En mi tierra, marinera y pescadora, estamos matando también el mar. Aquí, donde el mar con su azote oxigena más

que en ningún sitio sus aguas. Sí, aquí en Guipúzcoa, donde desembocan el río Bidasoa, el Oyarzun, el Urumea, la cloaca de Tximistarri, el Oria, el Deva, etcétera. Antes ríos salmoneros, hoy basureros.

May day, S. O. S..., o como ustedes quieran, pero socorro.

A quince minutos de nuestro puerto (San Sebastián), en una zona casi virgen, nos van a sumergir en la boca negra del peor colector del litoral.

Hoy es un domingo cualquiera de agosto. Son las 10,20 y Juanma ya nos comunica que las botellas casi están a 200 atmósferas. ¡Este compresor carga de miedo! Tenemos vientos del Noroeste y vamos a ir a bucear a la "pecatxilla"; además, nos acompañan Francisco, Ramón y Carlota, que no conocen el lugar y tienen unas ganas locas de ir. Hoy somos muchos, están Rafa y su mujer, Tenchi, Juanma y Carlota, Francisco y Ramón, con Cristóbal, que hace de vigía de superficie, y yo, Javier. Tenemos que llevar dos embarcaciones. Salimos primero Francisco y yo, con la "neumática", que es más rápida, a fin de localizar la baliza amarilla y fondear en el lugar adecuado para ganar tiempo. Al pasar la barra de la isla de Santa Clara vemos fecales procedentes del colector de Tximistarri, que ayudadas por la marea en subida y el viento empiezan a entrar en la bahía. Nos alejamos a gran velocidad. Atravesamos el mar paralelos al Paseo Nuevo y la zona de la Zurriola, donde aminoramos la marcha, pues las salpicaduras negras del río Urumea huelen mal. Siempre que cruzo esta zona me acuerdo del Cabrales. Es que la desembocadura del Urumea es como una gran porción de queso que se adentra en el mar con su fuerte olor. (Perdón, queso de Cabrales, por la comparación.)

Ya se divisa la baliza amarilla y más allá la rompiente de la ola sobre el bajo. El agua no presenta visibilidad en superficie. A nuestra popa largamos 25 metros de estacha con una boya, que anuncia la presencia de buceadores. Las 11,47 y en las dos embarcaciones hay una gran acti-



Texto y fotos:

FRANCISCO JAVIER CARDARELLI

(Pasa a la pág. 30).



EXPLORACION SUBMARINA

(Viene de la pág. anterior)

vidad. Por el suelo hay chaquetas, reguladores, botellas, aletas, etcétera, y mirando todo esto con cara de ido hay uno de nuestros compañeros, que, mareado, apoya su cabeza donde puede. Es que el mar tiene mucha "traída", como consecuencia del Noroeste. Señores, al agua. Cada casado con su dama y los restantes que me sigan. No hay visibilidad y la temperatura del agua está a 11°. Que nadie se separe de su grupo. La bajada por el fondeo y concentración al fondo de la estacha. Cinco metros y sólo se ve a uno. Ocho, nueve, doce, la visibilidad empieza a ser mayor, y por fin el fondo de la estacha. Ahora ya se ve mejor. Empiezan a llegar todos. Algunos se palmean los brazos. La temperatura ha descendido a 2,5°. Cada cual en una dirección, por grupos, seguimos descendiendo. Se oye un grito. Parece inaudito, un grito bajo el mar. Es verídico. Rafa ha gritado a un neófito que se aproximaba demasiado al muro de las gorgonias. Cogiéndole del brazo lo arrastra suavemente hasta el fondo del muro. Sobre el fondo de arena le hace con su ejemplo postrarse y cual mahometanos realizan repetidas inclinaciones en solicitud de perdón. Nuestro muro de gorgonias es como la Caaba de los musulmanes.

Toco un nudibranquio (parece un limaco con uniforme de húsares). Los de mi grupo me imitan. Está resbaloso. Señalo con el dedo lo que podía ser una rosa blanca. Es su puesta. Briozoarios, corales, colonias de esponjas, de estrellas, erizos. Las cabrillas se disputan los trozos de mejillón de nuestras manos. Algunas están terriblemente hinchadas de tanto comer. Mi cámara Calypso Nikonos es notario que dará fe de cuanto vemos y, por consiguiente, de cuanto todavía existe. A treinta y cinco metros nos estuvo rondando un "pez luna", por cierto, con mucho "reprise", ya que al encuadrarlo con la cámara debí hacer algún movimiento extraño para él, que lo puso en fuga a increíble velocidad. Más arriba había fanecas, cabrarrocas (cuya cabeza tocábamos con nuestras manos enguantadas), alguna lubina se dejó acercar y cantidad de doncellas, corcones, etcétera. El lugar es tan virgen que hasta se nos pasó por la mente la idea de entronizar en el fondo una Virgen del Coro subacuática. Desistimos. Todo esto morirá.

Los pueblos civilizados en Tokio, y más recientemente en la Conferencia de la ONU, han dado la voz de alerta, a la que se han sumado la UNESCO, la International Whaling Commission (con sus cuotas para la caza de la ballena), la WWF, UICN, el Simposio para la Conservación de la Naturaleza en el Pacífico Sur, Apia y Samoa Occidental, la UNEP, la SPC, etcétera.

¿Nosotros somos civilizados...? ¿Nos importa algo nuestro mar...? ¡Es hora de demostrar una cosa u otra!

FICHA TECNICA Y FOTOGRAFIA

Cámara Calypso Nikonos, objetivo estándar. Película Kodacrome 25 y 64 ASA. Flash de pilas, a lámparas XM-1b, sin pelar. Cabeza de acercamiento a ± 10 cm.



Colonia de actinias.



Plumas de Santa Teresa (nombre vulgar).



Corales duros.



EXPLORACION SUBMARINA

(Viene de la pág. anterior)

vidad. Por el suelo hay chaquetas, reguladores, botellas, aletas, etcétera, y mirando todo esto con cara de ido hay uno de nuestros compañeros, que, mareado, apoya su cabeza donde puede. Es que el mar tiene mucha "traída", como consecuencia del Noroeste. Señores, al agua. Cada casado con su dama y los restantes que me sigan. No hay visibilidad y la temperatura del agua está a 11°. Que nadie se separe de su grupo. La bajada por el fondeo y concentración al fondo de la estacha. Cinco metros y sólo se ve a uno. Ocho, nueve, doce, la visibilidad empieza a ser mayor, y por fin el fondo de la estacha. Ahora ya se ve mejor. Empiezan a llegar todos. Algunos se palmean los brazos. La temperatura ha descendido a 2,5°. Cada cual en una dirección, por grupos, seguimos descendiendo. Se oye un grito. Parece inaudito, un grito bajo el mar. Es verídico. Rafa ha gritado a un neófito que se aproximaba demasiado al muro de las gorgonias. Cogiéndole del brazo lo arrastra suavemente hasta el fondo del muro. Sobre el fondo de arena le hace con su ejemplo postrarse y cual mahometanos realizan repetidas inclinaciones en solicitud de perdón. Nuestro muro de gorgonias es como la Caaba de los musulmanes.

Toco un nudibranquio (parece un limaco con uniforme de húsares). Los de mi grupo me imitan. Está resbaloso. Señalo con el dedo lo que podía ser una rosa blanca. Es su puesta. Briozoarios, corales, colonias de esponjas, de estrellas, erizos. Las cabrillas se disputan los trozos de mejillón de nuestras manos. Algunas están terriblemente hinchadas de tanto comer. Mi cámara Calypso Nikonos es notario que dará fe de cuanto vemos y, por consiguiente, de cuanto todavía existe. A treinta y cinco metros nos estuvo rondando un "pez luna", por cierto, con mucho "reprise", ya que al encuadrarlo con la cámara debí hacer algún movimiento extraño para él, que lo puso en fuga a increíble velocidad. Más arriba había fanecas, cabrarrocas (cuya cabeza tocábamos con nuestras manos enguantadas), alguna lubina se dejó acercar y cantidad de doncellas, corcones, etcétera. El lugar es tan virgen que hasta se nos pasó por la mente la idea de entronizar en el fondo una Virgen del Coro subacuática. Desistimos. Todo esto morirá.

Los pueblos civilizados en Tokio, y más recientemente en la Conferencia de la ONU, han dado la voz de alerta, a la que se han sumado la UNESCO, la International Whaling Commission (con sus cuotas para la caza de la ballena), la WWF, UICN, el Simposio para la Conservación de la Naturaleza en el Pacífico Sur, Apia y Samoa Occidental, la UNEP, la SPC, etcétera.

¿Nosotros somos civilizados...? ¿Nos importa algo nuestro mar...? ¡Es hora de demostrar una cosa u otra!

FICHA TECNICA Y FOTOGRAFIA

Cámara Calypso Nikonos,
objetivo estándar. Película
Kodacrome 25 y 64 ASA.
Flash de pilas, a lámparas
XM-1b, sin pelar. Cabeza de
acercamiento a ± 10 cm.



Colonia de actinias.



Plumas de Santa Teresa (nombre vulgar).



Corales duros.

EL CONTINENTE ANTARTICO

★ LA HISTORIA DE UN CONTINENTE INTUIDO POR GRIEGOS Y EGIPCIO, AVIZORADO POR NATIVOS DE NUEVA ZELANDA MUCHO ANTES DE SU DESCUBRIMIENTO "OFICIAL" Y CONSEGUIDO PARA LA HISTORIA POR UN NAVIO INGLES.

★ LA ESTRATEGIA DE PODER DE LAS SUPERPOTENCIAS AMENAZA AL MEDIO AMBIENTE DEL CONTINENTE BLANCO, CUYAS ESPECIES SON OBJETO DE DESPIADADA PERSECUCION.

caso es el medio ambiente en que educa para la convivencia y para considerar como esencial a la solidaridad.

La opinión generalizada de quienes han permanecido en el Antártico por un año o más integrando el plantel de una base, es que al abandonarla se siente una indescritible mezcla de tristeza y alegría. Tristeza por abandonar el lugar en el cual a cada paso sembró algo de sí y entregó lo mejor para construir. Alegría porque vuelve al hogar con los suyos, a esa civilización que tantas veces se convierte en una lucha en la selva, pero con una nueva concepción de vida y una nueva luz: el ser solidario, que podrá menguar, pero nunca desaparecer. Y esta peculiar conformación del ambiente ha hecho necesario el desarrollo de técnicas especiales para sobrevivir en él. Las estaciones se fundan sobre la roca libre de hielo, en madera con paredes de doble aislación y techos en ángulo o redondeados. En las zonas que se encuentran dentro del círculo polar, las construcciones quedan inevitablemente bajo la nieve, por lo que se excavan galerías y túneles de intercomunicación y de salida al exterior. La base se distribuye en varios edificios diseminados, con las provisiones almacenadas de forma que no puedan resultar destruidas si una habitación se incendia, ya que para combatir el fuego —el peor enemigo en esas latitudes— sólo se cuenta con extinguidores químicos, debido a que el agua escasea y para lograrla se debe derretir hielo, proceso que demanda mucho combustible.

La vida en las bases exige una cuidadosa planificación, no sólo de su abastecimiento y del mantenimiento de los servicios esenciales, sino también de la dis-

tribución y la ejecución de las tareas, ya que el medio desgasta doblemente el organismo. Además de los trabajos específicos de investigación, cada miembro de una dotación debe capacitarse para todas las funciones, incluyendo al jefe de la estación —aun en el caso de ser esta militar—, quien desempeña cualquier trabajo, al igual que sus subordinados.

UNA PERMANENTE LABOR CIENTIFICA

En cuanto a las tareas que desarrollan las distintas expediciones y las siete bases permanentes argentinas —similares a las efectuadas por los otros países—, un logro de resonancia internacional fue la habilitación de una pista en la base aérea Antártica Marambio, utilizable durante diez meses del año y con capacidad estructural para que operen los aviones "Hércules" C-130, capaces de transportar varios centenares de toneladas de elementos. Esa pista se empleará como base alternativa de futuros vuelos intercontinentales transpolares.

Las investigaciones científicas que se llevan a cabo contemplan relevamientos cartográficos, topográficos y petrográficos; estudios geológicos, geoquímicos, geofísicos, gravimétricos, ecológicos, geodésicos y sobre contaminación ambiental, radioactividad, neurobiología, microbiología y bacteriología. También se realizan observaciones geomagnéticas e investigaciones acerca de la fisiopatología del frío y referidas a la biología humana, marina y vegetal.

Dos estaciones permanentes desarrollan trabajos específicos. La base Bel-

grano posee equipos para el estudio de la ionósfera, auroras australes y física de alta atmósfera; un supermonitor de neutrones y un laboratorio especial para investigar las relaciones Sol-Tierra. En la estación Matienzo se construyeron rampas para el lanzamiento de misiles, y en varias oportunidades se dispararon cohetes "Gamma-Centauro" para el estudio de la radiación cósmica.

Todo ello sin dejar de lado los análisis de las variables glaciológicas, meteorológicas y oceanográficas, que desde el Antártico inciden en las corrientes marinas y en los fenómenos climáticos de todo el orbe.

Tales investigaciones, concretadas por hombres que cotidianamente se sacrifican y van dejando algo de sí mismos, hace suponer que, tal vez algún día se comprenda, sin tener necesidad de habitar los maravillosos e inhóspitos campos helados, que ese medio, aún resistiéndose a descubrir totalmente sus secretos, ha revelado una posibilidad de comenzar una nueva forma de vida basada en una auténtica solidaridad humana.

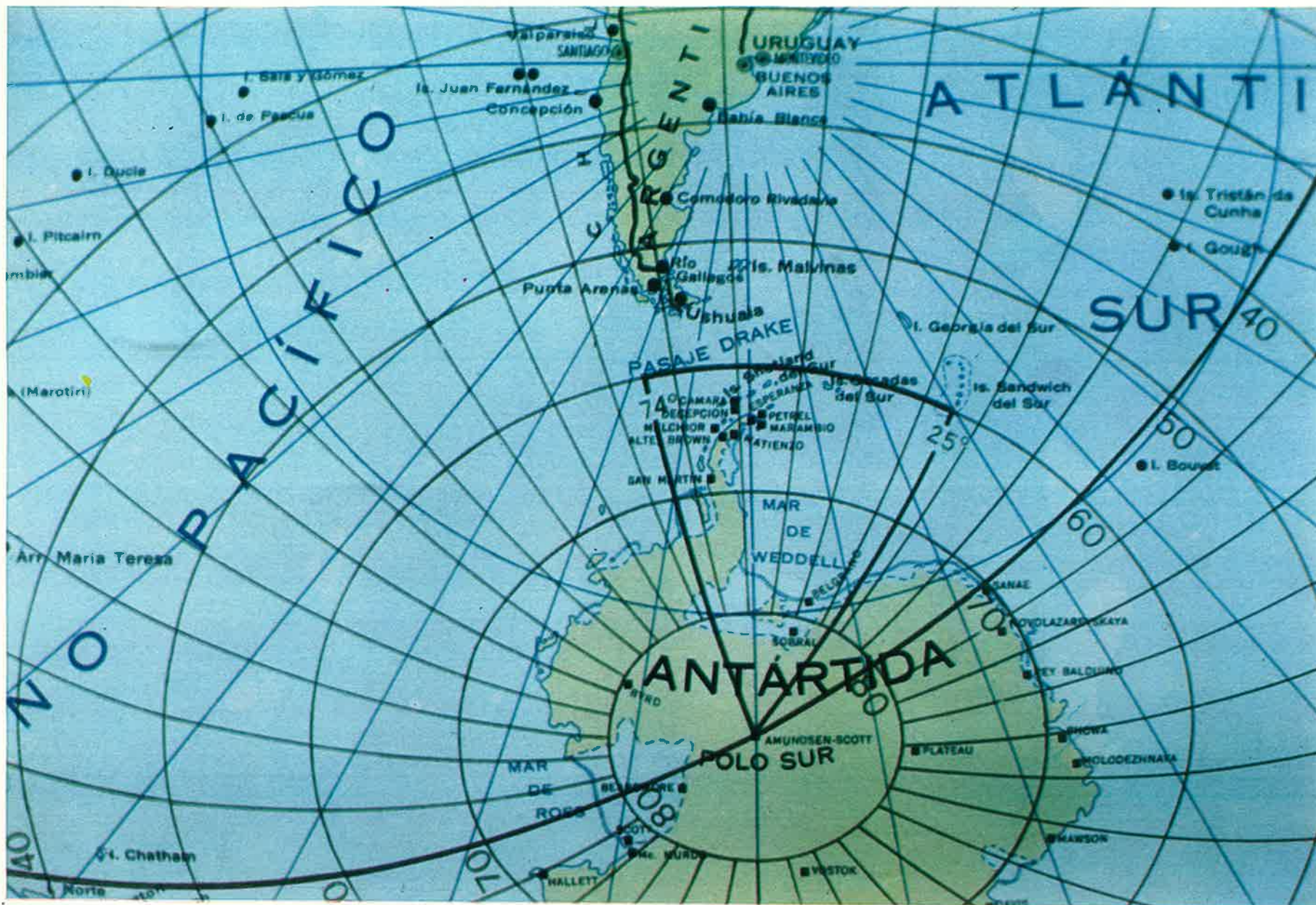
Como lo afirmó el general Jorge Leal, el primer argentino en conquistar el Polo Sur, "cada uno de los núcleos humanos constituye lo único civilizado del continente, donde la comunión de sentimientos y afectos predominan sobre un paisaje majestuoso, transformando la ardua labor cotidiana en una vivencia innarrable, hondamente sentida. Si de la Antártida se quita al hombre nada queda. Pero es quizá allí donde éste pueda realizar en forma superior su ser espiritual".

Arriba, vista desde el rompehielos "San Martín", del sector continental antártico, correspondiente a la Tierra de San Martín, frente al mar de Bellingshausen.

Personal de la base general Belgrano, una de las más australes de Argentina, ubicada sobre el mar de Weddell, regresa luego de una patrulla por su zona de influencia. (derecha).







★ ANTE UNA EVENTUAL GUERRA ATOMICA, LA ANTARTIDA HA SIDO CONSIDERADA COMO UN AREA ESTRATEGICA POR SUS YACIMIENTOS DE PETROLEO, URANIO, COBALTO, MANGANESO Y HIERRO.

★ Y AHORA SE HA DESCUBIERTO EL KRILL, RIQUESIMO EN VALORES VITAMINICOS Y PROTEICOS, QUE PUEDE ASEGURAR EL SUSTENTO PARA EL HOMBRE ANTE LA CRECIENTE ESCASEZ DE ALIMENTOS.

EL CONTINENTE ANTARTICO: CLAVE PARA EL FUTURO

Desde la más remota antigüedad, diversas civilizaciones ubicadas en distintas épocas y espacios geográficos, como los griegos, intuyeron la presencia de tierras ubicadas muy al Sur, llegando inclusive los maoríes, nativos de Nueva Zelanda, a tejer leyendas sobre "una tierra blanca situada hacia el Meridión", a la que avizoraron mucho antes de lo registrado por la historia oficial.

Siglos atrás, las observaciones de las oscilaciones en las mareas del océano Índico, también permitieron suponer la presencia de masas continentales en el Sur del planeta. Pero fue Ptolomeo, en Egipto, quien robusteció la hipótesis de un mundo austral o, como lo definió, de una "Terra Australis incógnita". Pese a ello, la historia más reciente rescata en la segunda década del siglo XIX el descubrimiento al Sur de los 60 grados, allá muy lejos, donde no crecen árboles y donde la vida prácticamente no existe, de la Antártida, la región más fría e inhóspita del mundo, la que más ha demorado en incorporarse a los conocimientos geográficos de la Humanidad y la zona del globo que mayor resistencia sigue ofreciendo a la inquietud investigadora del hombre.

Esta aparente demora puede justificarse por su llamativa y única situación de aislamiento en que se encuentra respecto de los otros continentes, producto de la existencia de un cinturón de mares con profundidades abismales que interponen distancias que oscilan entre los 1.000 kilómetros en relación al Sur de América y los 3.600 respecto del extremo de África. Y ese cinturón de mares culmina en un océano circumpolar y profundo sobre el que descansa la décima parte de la superficie de tierras del planeta, el mayor manto de hielo natural del mundo, al que arribó en 1819 el brig-foquero inglés "Hersilla", que a la caza de especies marinas fue sorprendido por una tormenta que le produjo graves daños, hallando milagroso refugio en una bahía de la isla Decepción, a los 63 grados de latitud Sur.

LA CONQUISTA DEL POLO SUR

Ese fue el punto de partida de nuevos y sucesivos viajes que culminaron con el fallido intento del teniente inglés Ernest Shackleton por alcanzar el centro polar, y con el éxito del primer hombre en pisar el Polo Sur, el noruego Roald

Amundsen, el 11 de diciembre de 1911. A partir de ese momento, otras expediciones, alentadas por el ánimo de conocer o por los beneficios de la caza y la pesca, continuaron sus intentos antárticos hasta que Argentina toma posesión e iza su bandera en la estación meteorológica de la isla Laurie, de las Orcadas del Sur, instalando la primera base permanente.

La siguiente conquista polar se registró varias décadas más tarde, en 1958, por el inglés Vivian Fuchs, a quien prosiguieron las expediciones del soviético Aleksandr Darkin, en 1959; del norteamericano Albert Crary, en 1961; y del argentino Jorge Leal, en 1965.

CARRERA POR EL DOMINIO MILITAR

Empero, es a partir de 1945 cuando se inicia una verdadera carrera por el dominio de los 14 millones de kilómetros cuadrados del continente blanco. Al término de la segunda guerra mundial, en el marco de la "guerra fría", los especialistas militares previeron la posibilidad de un nuevo conflicto internacional

Pasa a la página siguiente

Por Eduardo Lenzi, desde Buenos Aires



Viene de la página anterior.

con el uso de armas atómicas, en el cual la Antártida no se vería afectada y conservaría intactas sus potencialidades. Ello obligó, por la presión de los EE. UU. a que en 1959 se firmara en Washington el Tratado Antártico, suscrito por Argentina, Australia, Bélgica, Chile, EE. UU., Francia, Inglaterra e Irlanda del Norte, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Sudáfrica y la URSS, naciones que reivindicaban como parte integrante de su soberanía a distintas áreas polares.

El acuerdo llevó a creer, por poco tiempo, que se habría arribado a una solución basada en el respeto de sus cláusulas: "Es el interés de toda la Humanidad que la Antártida continúe utilizándose siempre con fines pacíficos y no llegue a ser escenario de discordia internacional". Al prohibir toda medida militar —incluyendo la detonación, permanencia o portación de artefactos nucleares— otorgó una amplia libertad a la investigación científica, especificando que ninguna de sus disposiciones "se interpretará como una renuncia a los derechos de soberanía territorial que se hubiesen hecho valer precedentemente".

Algo que no fue posible presentir en la antigüedad y aun mucho tiempo después de su descubrimiento, es que en los albores del año 2000 se transformaría en una zona de fundamental importancia estratégica, crudamente disputada por las superpotencias que la consideran un reservorio para su futuro.

El inicio de la política de "coexistencia" por parte de los EE. UU. y la URSS, dió lugar al creciente desarrollo del poderío soviético en la región. Esa situación obligó a que las estaciones de investigación fueran transformadas en parte, y subrepticamente, en bases militares y centrales de rastreamiento de comunicaciones y satélites. Asimismo se introdujeron importantes cantidades de armamentos, a los que se sumaron el constante transitar de submarinos atómicos portadores de misiles intercontinentales por el océano circumpolar y la instalación de sus correspondientes apostaderos.

DISPUTA POR LAS RESERVAS NATURALES

Las demostraciones de poder no tienen, sin embargo, a convertirla en un escenario de guerra, sino a tratar de

asegurarse las inmensas riquezas de uranio, cobalto, manganeso, hierro y otros minerales; y los casi inagotables yacimientos petrolíferos ya localizados, en cuya extracción a través del hielo marchan a la vanguardia técnica la URSS, con sus experiencias en Siberia y los Estados Unidos, con las suyas en Alaska.

Pero todos se abalanzan sobre la más extraordinaria reserva de fuentes alimenticias del mundo, rica como pocas en valores vitamínicos y proteicos, que se encuentra en la Antártida. Si bien la fauna continental se reduce a algunos invertebrados y a escasas aves, en el ambiente marino la vida es esplendente: la cadena comienza con los seres vegetales microscópicos o fitoplancton, y culmina en el zooplancton, uno de cuyos integrantes es el krill, semejante a un camarón de hasta unos 7 milímetros que forma inmensos cardúmenes y constituye el alimento principal de focas y ballenas. Esta especie, con un valor proteico del 50 por 100 de su volumen, puede servir de base a innumerables compuestos alimentarios, debido a que es fácilmente asimilable por el hombre.

Estudios realizados en conjunto por Argentina y Chile determinaron que la explotación del krill puede brindar a

éste último país recursos superiores a los que actualmente le proporciona su principal fuente de ingresos: el cobre. Este es el motivo por el cual la mayoría de las naciones que participarán en la IX Conferencia sobre el Tratado Antártico insistirán en que antes de establecer un régimen de exploración y explotación minera es necesario un acuerdo para la protección del medio ambiente y los recursos vivos, que son objeto de una despiadada persecución por parte de las superpotencias. Pero, pese a su valor, el krill representa un obstáculo insoluble para algunos aspectos bélicos: produce un ruido tal al abrir y cerrar su pinza izquierda, que al integrar los cardúmenes es comparable al freír de la grasa, lo que impide el funcionamiento de los equipos de sonar en las naves de superficie y los hidrófonos de los submarinos.

NUEVAS FORMAS DE CONVIVENCIA

De todos modos, las ansias de dominio se ven entorpecidas por las necesidades humanas en la Antártida. Ante una naturaleza dura y despiadada, aunque franca, basta abrir una puerta para tener que depender de los demás frente al aislamiento, los accidentes o a un simple proceso de congelación. En este

PESCA Y ALIMENTACION

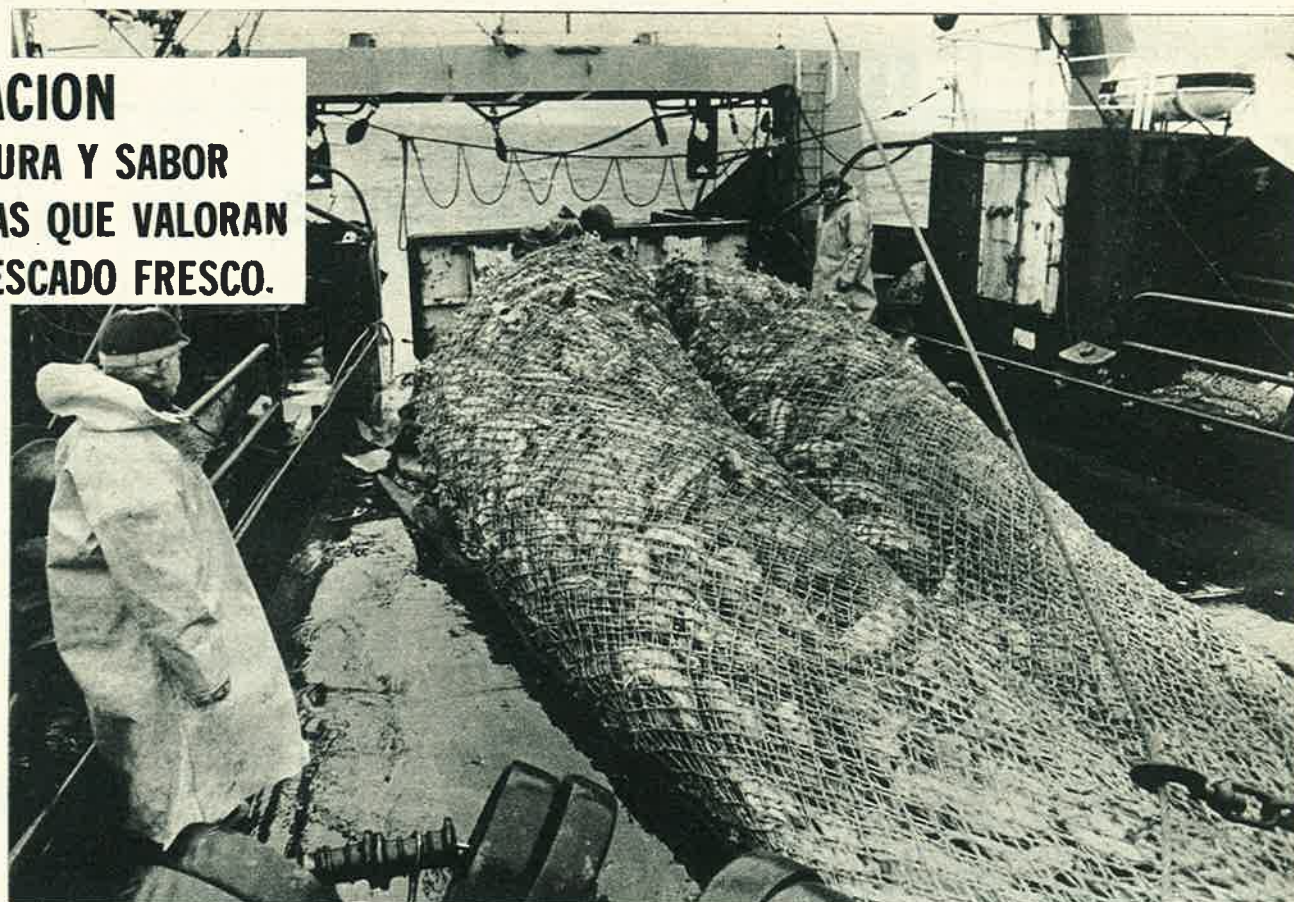
APARIENCIA, OLOR, TEXTURA Y SABOR SON LAS CARACTERISTICAS QUE VALORAN COMERCIALMENTE UN PESCADO FRESCO.

(Viene de la pág. anterior)

etc., y verán hasta donde les complique la vida de algo tan sencillo como la ostra que desde la época de las cavernas comemos cruda y fue la primera exportación pesquera que quizá tuvo Galicia a la Roma Imperial. Fíjense que no tenemos alimento más directo y sencillo, porque estos ejemplos serían más complicados si pensamos en pescados que necesitan cocerse, enlatarse, etcétera. Por ejemplo, y acuerdo unánime, la sardina tiene mucho calcio: "¡Niño, toma sardinas para crecer!". Pero ¿qué sardina?, si resulta que una lata de **xoubas** tiene más calcio que otra de sardinas grandes. Si la sardina asada entera, con cabeza y vísceras es (en calcio) mejor que la aviscerada y ambas superiores a la sin piel ni espinas. No es que una sea más comercial que la otra, son de composición distinta. No mezclemos problemas pues para dictaminar eso tendríamos que hablar de otros condicionantes (grasas, vitaminas, etc.). Lo que quiero resaltar es que el valor nutritivo en estos dos ejemplos es distinto, según tome la ostra de una forma u otra, o prepare la sardina de una u otra manera. Y aun no me metí a pontificar sobre la industria, pero podemos dar por conocido que en este complejo mundo del valor nutritivo del pescado, tengo como uno de los condicionantes fundamentales el **proceso a que someto el alimento**.

VALORACION DEL PESCADO ANTE EL CONSUMIDOR

Por el valor nutritivo tiene poco que hacer en el "marketing", aunque los norteamericanos estén muy preocupados en ello. ¿Cómo simplifico aquí las características que me valoran comercialmente un pescado fresco? Excluyo anticipadamente esos problemas englobados en esa compleja palabra de "frescura" para intentar entendernos. Pues con cuatro parámetros ya conocidos, **apariciencia, olor, textura y sabor**, se darán cuenta que estoy tirando piedras contra mi tejado, porque no tiene nada que ver con composición química. Desde el punto de vista analítico, uno de los pescados más nutritivos es el tiburón, muy superior a la ostra o langosta, pero como su apariciencia, olor, textura y sabor son distintos, en contra del tiburón, los otros mariscos valen muchísimo más. Pero no creamos que esto es todo y con ello centré la comercialización del pescado, pues la valoración que tenemos en Galicia sobre la lamprea es distinta de la que tienen los andaluces, y no hemos salido de España. El pez espada, la raya, etcétera, empezaron a cotizarse aquí con la avalancha turística, así que esos cuatro condicionantes sobre los que estamos de acuerdo están influenciados por el lu-



gar geográfico, época, historia, gente, etcétera. Hoy se habla ya en alimentos de un nuevo parámetro indefinible químicamente y que se valora en ese ya admitido galicismo de **palatabilidad**, donde la valoración es por la suma de muchos componentes, casi siempre en mínimas cantidades. No sólo en pescados, pues van identificados ciento cincuenta componentes que influyen en la palatabilidad de una simple taza de café. El sabor dulzaino tan apreciado del camarón fresco y que lo diferencia de otros crustáceos, se asocia con cifras de glicina por debajo del 0,5 por 100. Todo esto es muy difícil, como lo demuestra un concepto que todos entendemos y es básico en el pescado, la **textura**, que resulta complicadísimo a los efectos de medirlo y desde 1927 se habla de una nueva ciencia, reología con términos imprecisos como resiliencia, que influyen en las salchichas de pescado. Es decir, seguimos complicándonos.

Pero, de esos cuatro pilares la **apariciencia**, o si quieren ustedes la **presentación**, es el que podemos modificar mejor, no sólo en el pescado en sí (entero, filetes, sin piel, etcétera) sino incluso con **adláteres o detalles complementarios**. Es el tantas veces puesto como ejemplo caso de la sardina (y afines) ahumada, que al ponerle un palito (en vez de tripa) como si fuese un chupa-chups, aumentó considerablemente su mercado en Norteamérica, pues se popularizó en las excursiones por la simple comodidad de calentarla a las brasas y comerla directamente con la mano. Es en la venta de salchichas de pescado —y que conste que en Vigo se hicieron las primeras hace unos veinticinco años— darle un poco de color rosado a la "tripa" que las envuelve y las hace más atractivas. El que el bacalao sea más o menos blanco depende de añadirle a la sal (y que se lo pregunten a los nórdi-

cos) mínimas cantidades (entre 0,1 y 0,2 por 100) de polifosfatos y calcio. Es, aunque no sea sólo presentación, pues influyen otros factores, la diferencia de valoración que hay entre el atún blanco y el de carne roja, según estemos considerando mercados de Norteamérica o Italia.

PROCESOS DE ELABORACION

Pero con todo esto les estoy llevando a mi terreno: **procesos**. Lo siguiénte a esa primera materia cuyo valor nutritivo y composición comentamos tan rápidamente es cómo se **elaboró**, pero no a nivel fábrica, sino en todos los aspectos: económico, consumidor, estatal, sanitario, etcétera, y desde todos los momentos, pues todos conocen la diferencia de calidad que puede haber en un mismo pescado y caladero según el método de captura (liña, red de enmalle o arrastre). Antes cité "sanitario", que concretándonos al pescado según el National Marine Fisheries Service busca asegurar al consumidor bajo el reciente plan "Sife" (Sanitation Inspection Fish Establishment) (agosto 1975) lo siguiente: **Salubridad, limpieza, higiene, peso verdadero (sin defraudar) y calidad, no enmascarada**. Por favor, fíjense que hablando de las recientes normas federales de Norteamérica, dejé para el último ese concepto que está poco desarrollado en España, de que la calidad puede ser cualquiera, siempre si no engaña al comprador, que puede estar precisamente interesado en esa mala calidad que la fábrica le da y él compra de tático acuerdo. Son por citar un caso extremo y concreto, las latas con pescado **alterado** para usar como cebo, en un país cuyas exigencias llegan a imponer análisis completo —incluso de vitaminas— en las con-

servas de pescado para perros y gatos.

EL MITO DEL PESO

Como ven, los norteamericanos, al igual que nosotros, incluyen entre lo que hay que darle al consumidor "peso verdadero". Aquí, naturalmente, mi mentalidad es mucho más amplia que el simple fiel de la balanza. Sé —y para ello sólo basta leer la prensa— las dificultades de muchos conserveros, almacenes, frigoríficos, etc., con las inspecciones, Soivre, reclamaciones, etc., sobre faltas de peso, pero mis colaboradores y alumnos también están preocupados con ello y como desde hace tiempo estamos atacando el mejillón y su conserva, hicimos una revisión de pesos, y en 1970 el muestreo nacional nos dio que el peso escurrido —es decir, comida sólida, no salsa— era en un 1 por 100 superior al declarado y en 1971 el mismo muestreo del mercado nos dio que el peso neto total, era un 0,5 por 100 superior al declarado, es decir, que el conservero, como media, está dando más mejillón o salsa que lo indicado en la etiqueta. Esto del peso se está convirtiendo, en conservas de pescado, en un "mito", y casi único, pues parece ser como si no hubiera más fraude que éste y muchas veces es ajeno a la mala fe del fabricante sin que existan objetivos bastardos de escatimar productos, pues así lo comprobamos al contrastar personal **no especializado** en el empaque en numerosas fábricas gallegas. Sencillamente: aprendices que empaican mal.

Francamente, a mi criterio, la industria pesquera tiene hoy, aun sin salirnos de los necesarios controles que exige indudablemente la honorabilidad del mercado, problemas más importantes que esto del peso. Que

(Pasa a la pág. siguiente)

PESCA Y ALIMENTACION

HAY DOS POSIBILIDADES PARA EL OPTIMISMO, DE CARA AL PORVENIR: LA REVALORIZACION DE ESPECIES, HOY NO POPULARIZADAS, Y EL CULTIVO DE MOLUSCOS.

(Viene de la pág. anterior)

quede bien claro que no defiendo al listillo, que cree que el sistema decimal termina en 900 grs. y se llama kilo, pero muchas veces —y el glaseado es un ejemplo clásico— lo que el consumidor interpreta como fraude de peso es un proceso normal de fabricación. Es decir, aquí hay ya otro nuevo factor dentro de esta temática fundamental: **información al consumidor**. ¿Se explicó suficientemente al comprador de filetes lo que es el glaseado? Cuidado con esto, que la información científica al consumidor se está convirtiendo en una decisiva arma de la sociedad gigante, para luchar contra el conservero pequeño, que no dispone de costosos laboratorios automáticos y no puede dar análisis. Esta avalancha de información que producen los nuevos aditivos, colorantes, normas de calidad, exigencias legales, etc., considerada en la pesca española, aún no está en toda su importancia; la menciono porque muchas veces la información se llama "**valor nutritivo**" para, indirectamente, ventas o propaganda.

TECNOLOGIA PESQUERA

Con todo esto estamos llegando a algo para mí más profesional: **tecnología pesquera**, ciencia y práctica de algo nuevo, pero no tanto, pues ya en 1927 el Imperial Economic Committee dijo al informar de la creación de la Torry Research Station de Aberdeen (Escocia) que realizará la investigación con vistas a mejorar los métodos de preservar el pescado desde el momento que se captura hasta que llega al consumidor. Y en 1931, el Danish Fisheries Technological Laboratory, se creó para realizar investigaciones sobre la manipulación, almacenamiento, preservación y aprovechamiento industrial del pescado. La información obtenida será útil para los pescadores y su industria.

Es decir, ya tenemos encastillado el pescado desde el mar hasta el estómago y para ello hay que pasar por la captura, industrial, legalizaciones, almacenamiento, presentación, etc., es decir, hay que considerar el **marketing** en su más amplio campo.

Pero este rápido repaso sobre valor nutritivo y marketing queda incompleto (y ya lo está mucho) si no hacemos una prospección hacia el futuro. ¿Hacia dónde va la pesca? La función de futurólogos no tiene gran porvenir en pesquerías, pero hay tristes realidades que podemos asegurar que proseguirán. Una de ellas es que **no hay pescado...**, en los muelles; pues aunque existan esperanzas y discusiones

sobre su abundancia en los mares, la realidad es que lo necesitamos —y a buen precio— en el muelle para poder empezar a hacer números ciertos de consumo. En España el pesimismo viene representado por un incremento de consumo y precio por turismo, el creciente déficit de alimentos agrícolas en un campo que se despuebla, el desvío hacia preparaciones que exigen más pescado fresco (por ejemplo, filetes sin piel ni espina), la creciente demanda de harinas para piensos avícolas, el cierre de fábricas de conservas en puertos pequeños en las que se absorbían eventuales avalanchas locales, la baja rentabilidad de una flota aplastada por el precio del petróleo, etc., etc. No vemos un claro porvenir. Yo —si me aprietan— sólo vislumbro dos luces optimistas: **una, la revalorización de especies, hoy no popularizadas y concretándonos a Galicia, algunas, tales como el trompetero, munida y sobre todo jurel; y otra, el cultivo de moluscos, salvedad hecha del mejillón, sobre el que no quiero insistir, pues ya conocen mi opinión en el periódico "La Voz de Galicia" y en "Hoja del Mar"**.

Si de aquí nos trasladamos a otros caladeros veo cierta esperanza en mejorar revalorización de ese amplio mundo de cefalópodos (hay 250 especies de calamares), ya más lejano futuro y con otros medios los peces profundos entre los cuales estamos estudiando, ya el tan comentado "granadero", los camarones de Groenlandia; pero todo esto no llega, pues, cuando pase una semana habrá en el mundo cinco millones más de bocas que alimentar. No hay que dramatizar, pero desde 1971, los aumentos de capturas en el mundo son mínimos —incluso descendentes—, y España no se libró de esta tónica de cada día: menos pescado (y más caro) por habitante.

NUESTRO FUTURO TECNOLÓGICO

Naturalmente, la tecnología pesquera sigue; cada día surgen nuevos productos, nuevas especies, nuevas preparaciones. Las ya citadas antiguas simples salchichas rebasan, desde hace años, las cien mil toneladas en Japón; los "fish-stick" norteamericanos son tan populares como nuestros churros, que en gran parte recuerdan las hamburguesas y los más modernos menús tipo **catering** hoy complementados con los menús para tomar individualmente mientras se ve la televisión o tragan kilómetros en autopistas, son otros ejemplos de nuevas preparaciones. Los productos de fácil conservación a base de "media humedad" entre los cuales hemos hecho ya algunas pruebas interesantes con mejillón frito en glicerina, etc.,

son otras realidades o líneas de trabajo que contribuirán a aumentar, pero sin olvidarnos que no todo es optimismo ni tampoco simple inmediata revalorización. Ya dijimos que las populares salchichas se hicieron en Vigo hace unos veinticinco años sin alcanzar rentabilidad económica, se repartieron gratuitamente por una empresa local con motivo de la Feria Mundial de la Pesca de septiembre de 1973 y a pesar de ello aquí siguen siendo promesa y no realidad, precisamente cuando en Japón empiezan a declinar.

Encontrándome ante una mayoría de industriales, aunque muchos de ellos técnicos, pero no dedicados de lleno al avance científico, llamo la atención hacia los cantos de sirena, totalmente orquestados con informaciones partidistas que vende panaceas rebasadas. Desgraciadamente los ejemplos son numerosos y continuarán. Me vienen a la memoria dos de ellos de gran actualidad en el Vigo pesquero. Uno el "krill" ese eufásido, del tamaño de aproximadamente una cerilla que con un poco de imaginación podríamos decir que es un "baby" camarón y que se concentra —en determinadas épocas— en los mares australes, donde sirve de alimento de las casi desaparecidas ballenas. Como es ya de dominio general, tenemos (y digo España y no la empresa, porque el pago se hace con fondos oficiales del Estado español) arrendado a Chile —a donde saldré en un rápido viaje dentro de poco tiempo— el excelente "Arosa VII" de Sapig, que fue completado con equipos de pesca especiales para poder capturar en los mares que surcó nuestro Sarmiento de Gamboa, allá en el lejano estrecho de Magallanes, este "baby-camarón". Pues bien, dejando de lado gastos indirectos entre idas y venidas, alquileres y pagos, preparaciones y reformas, etcétera, podemos resurgir las largas cuentas en que no se recupera con la venta del "krill" nada más que en un 2 por 100, y pagan bien, a pesar de estar la bodega completa de "krill". Simplifiquemos el problema: no veo desde España ni la menor posibilidad de cubrir costos para un sueño de este tipo. Sin caer en el "¡inventen ellos!", creo que debemos tener realismo y por mucho que se mejore, ahorre o aquilate, hoy España no puede ni siquiera pensar en hacer prospecciones para el "krill". Conforme que algunas facetas de "krill", tales como colorantes, grasas ya logradas, etc., pueden mejorar los resultados económicos, pero ese 2 por 100 de lo invertido está tan lejos de la rentabilidad, que excluye prácticamente todo comentario.

Para mí otro canto de sirena también muy bien orquestado son los ya antiguos concentrados de proteínas (conocidos con sus siglas inglesas de **FPC: Fisch Protein Concentrate**); con

su tercio de siglo a la espalda, tampoco hay en el mundo empresa que nos pueda indicar que cubre costos o que vende normalmente la décima parte de su producción.

Seamos realistas, olvidemos elucubraciones y miremos a nuestro alrededor y nunca mejor dicho, pues desde aquí podrán ver mejilloneras en la ría, que repletas de sabroso y excelente mejillón, no tienen compradores. Por eso el pragmático Comité Organizador me pidió que actualizase —sin dramatizar— el triste panorama que se nos viene encima. Creo que conocen el citado artículo del 19 de septiembre que publiqué en "La Voz de Galicia" y que nos puede servir para iniciar el coloquio; no insisto en algo que todos tenemos ya centrado; aquí sí que hay un claro, manifiesto y doloroso realismo, donde el marketing y todo lo que ello representa tiene mucho que hacer, máxime si es con la colaboración de todos.

LA BATALLA DE LA CALIDAD

No descubro nada nuevo si digo que en pesca y su industria no hay varitas mágicas, patentes salvadoras, secretos revolucionarios, caladeros sólo míos o cocciones extrasecretas; todo esto y mucho más ya está rebasado, aunque siempre puede haber matices tecnológicos que mejoren, maten, simplifiquen o revaloricen procesos y calidades tradicionales. Pasa igual en todas las industrias; la **calidad final** se logra por la suma del control diario, mejora de detalles, buscar el momento apropiado para tal o cual especie, aplicar la cocción correcta o temperatura apropiada, tener una salsa uniforme durante tiempos variables, etc., etc.; es decir, complementar en una organización —pues en una sola persona ya es imposible— todo lo que nos va a contribuir a vender más y mejor pero a más bajo precio, pues por encima de todo está el país. En pesca, España tiene que dar la batalla de la calidad, toda vez que por costos de petróleo, pagos de jornales, distancia a caladeros, abundancia de pescado, etcétera, estamos en peores condiciones que otros países. Un Chile, con su merluza en parte para harina de pescado; Perú, con bonitos también eventualmente para reducción; Argentina, con su inmensa plata pero llena de pescado blanco no explotado aún; Brasil, con su sardina a bajo precio; Ecuador, con los tónidos frente a sus costas, etc., son —sin salir de países iberoamericanos— otros tantos ejemplos de naciones hermanas que están mejor situadas que nosotros, para su futuro pesquero, en el que podremos colaborar con esas ya inmediatas empresas mixtas.

Para terminar y con esa idea de realismo que me habrán notado, el Comité Organizador me pidió opinión sobre esa pendiente reglamentación técnico-sanitaria de los productos de la pesca, que parece que se está cocinando. Simplifiquemos comentarios, pero desde el punto de vista netamente técnico y tan deficiente, no tengo resquemor en opinar desde aquí que resultará más bien negativa para todos nosotros. ■ LOPEZ CAPONT.

PESCA Y ALIMENTACION

que había al hablar de grasas, mayor es ahora al estudiar proteínas, entendiendo esta palabra en su más amplio sentido. Y si de proteínas pasamos a los afines a ellas (compuestos nitrogenados no proteicos), aquí ya no hay manera de simplificar, pero sí desviar el problema de mí para ustedes, ya que van a ser los principales condicionantes de color, olor, sabor, etcétera, es decir, el que una ostra valga más que el mejillón, aunque uno y otros sean casi de la misma composición. Todo el mundo sabe diferenciar un pescado alterado de uno fresco, pero, ¿cómo separamos el excelente del bueno? No les complico más aquí —a mis alumnos es otra cosa— y les dejo el problema horadando sus cerebros.

CENIZAS

Pero los analistas no nos dejan tranquilos. Antes, en ese pequeño mundo de los cuatro históricos puntales (grasa, humedad, proteínas y cenizas) había uno que no ofrecía problemas ni dudas en cantidad o en calidad. Las cenizas eran siempre mínimas: elementos minerales del pescado y todo el mundo estaba satisfecho, con saber que tenían mucho calcio y eran, por ejemplo, el gran aporte de yodo. Eso era antes, pero hoy la contaminación nos complica la vida con mercurio, nos impone límites en plomo o estaño, o nos amenaza con el cadmio y, lo que es peor, manejados muchas veces en deliberada forma drástica ilegal para rechazar nuestras exportaciones u obligarnos a cambios de procesos. Hasta en esto se acabó la tranquilidad, porque la visión pesquera clásica del simple pescado como alimento ya está rebasada por los condicionantes a que está sometido.

Pero la Química del pescado no es una lucubración profesional; es rentabilidad por comprar pescado en un período de máximo contenido graso; es calidad, por ese contenido graso en Navidad del besugo; las diferencias cualitativas del atún de revés y derecho; color de carne blanca y oscura, etcétera. Es que, salvo determinados casos (por ejemplo, hacer trucha asalmónada variando el pienso o algún proceso en fábrica), yo tengo muy pocas posibilidades de influir sobre la Naturaleza (ésta es la gran diferencia de la pesca con la ganadería y agricultura) y lo que debo hacer es conocer estos ciclos o variaciones, que me van a llevar de un 12 a un 25 por 100 en rendimiento de mejillón, según épocas.

RENDIMIENTOS

Ya les metí en un nuevo lío, en este mundo de mercadeo aquí tratado. Antes era variabilidad, ahora es rendimientos. Tema muy amplio, complejo, pero muy crematístico aun a nivel Estados. En un país falto de alimentos ¿por qué voy a subvencionar una flota camaronera si pescando pulpo o calamar voy a conseguir rendimientos de carne comestible del 93 por 100?

(Pasa a la pág. siguiente)





PESCA Y ALIMENTACION

UNA DE LAS TRISTES REALIDADES DE LA PESCA ES QUE NO HAY PESCADO... EN LOS MUELLES.

(Viene de la pág. anterior)

Piensen ustedes que en las cien mil toneladas que redondeando consumimos hoy de bacalao, un simple 1 por 100 en la proporción de pescado, es decir, en secar un poquito más o menos representa cien a ciento cincuenta millones de pesetas. Hagan números. Y esto es en toda la pesca. Recordemos la pescadilla entera, con cabeza, merluza descabezada, filetes en sus formas diversas y futura pasta de merluza y sin salir de la misma especie tenemos rendimientos, y por tanto precios y calidades, para todos los gustos. Eso es **mercadeo** también.

Un simple cálculo del bonito desembarcado en Vigo, cuyos pesos podemos encasillar entre 2,5 y 7,0 kilogramos, nos lleva a la interesante conclusión, netamente de "marketing" a pesar de su tecnicismo, de que con bonitos pequeños obtengo un 37 por 100 de carne limpia para conservas que me sube a un 48 por 100 con atunes de 7,0 kg. Dato que, trasladado a Lonja, me permiten manejar oscilaciones de precio de hasta un 23 por 100. ¿Se compró caro o barato un bonito? Depende de su variable talla.

Pero hoy —mejor dicho, desde hace años— los rendimientos en su aspecto químico no son sólo dinero. Es, por citar un ejemplo, **vedas**, es decir, leyes y así no se puede pescar la **anchoveta** en Perú hasta que alcanza un mínimo de grasa (variable según años), e igual ocurre con el **brisling** en Noruega, en Portugal con la **sardina** cuando va a conservas. Claro está que este avance legislativo no crean que es perfecto, pues también surgen dificultades al querer transformar nuestras vedas basadas en calendario a otras de composición química.

Y ya que estamos en esta línea, vamos a ver si nos complicamos un poco más y para ello nada mejor que un sencillo ejemplo: la ostra. Todos conformes en su poca grasa, por el simple hecho de tomarla con tenedor (no se lo aconsejo) resulta algo más seca que sorberla en su concha, pues aunque poco varían las condiciones nutritivas, ya que en este último caso estamos tomando además de ostra un poco de agua de mar, que incluso contiene aminoácidos y otros metabolitos de la propia ostra. No es cuestión de cantidad, pues 0,5 p.p.m. (es decir, medio gramo en tonelada) de petróleo me van a dar tan fuerte sabor que me la inutiliza para el consumo. Según mis datos, este año (marzo) fue excelente para la ostra de Arcachon por la abundancia de ese alimento (*Navícula ostrearia*) tuvo en su cotizado color verde "**verdissement**" que tanto aprecian los franceses, es decir, que el valor comercial (**mercadeo**) de una ostra depende de un factor tan variable como el color verde que tuvo. Añadándole a esto todo el problema microbiológico, tallas, forma, de concha,

PESCADORES "ESTILISTAS"

A la manera de algunos faquires del lejano Oriente, semejantes a los antiguos ascetas que vivían en lo alto de columnas, como una forma de penitencia, los pescadores "estilistas" de Sri Lanka, se sientan sobre columnas de cuatro metros y medio de altura, por encima de la resaca hirviente del Océano Indico.

Incesantemente agitan sus cañas ligeras de bambú, de atrás a adelante, y algunas veces un breve destello plateado nos habla de un pez víctima de su método pintoresco y desacomtumbrado de pesca con caña.

Hundidos metro y medio en la arena, cuando la marea está baja, los postes tienen una horquilla situada a dos tercios de su altura, que sirve como apoyo sobre el que se sienta el pescador. Cuando la marea está alta, se colocan allí... y esperan la llegada de los bancos de pequeños peces, como la sardina.

Al final de su aparejo... sólo hay un simple anzuelo, pues no necesitan utilizar cebo, ya que los peces hambrientos se lanzan ávidos sobre el metal desnudo. El resto de su equipo consiste solamente en una cesta de mimbre para depositar en ella su captura. También el vestido es mínimo, porque constantemente reciben remojones.

El único aspecto triste de su trabajo es que entre los habitantes de Sri Lanka, generalmente, está prohibido dar muerte a los animales y sólo las personas de una casta baja pueden hacerlo, aunque quienes pertenecen a las castas elevadas pueden comer el pescado. (A. Z.)

El descanso del pescador:
Encaramados sobre una barra cruzada, atada a la bifurcación del poste, estos pescadores de Sri Lanka colocan sus zancos o postes en la arena cuando la marea está baja, hundiéndolos metro y medio en el suelo de la playa, a fin de asegurarse una estructura estable.

(Fotografía
de Christine Osborne.
Camera Press-
Agencia Zardoya.)



BAUTIZO A BORDO

El pequeño Roddy Mac Auley ha tenido un bautizo realmente inolvidable..., si tuviera edad para recordarlo. Roddy fue bautizado sobre la cubierta de la fragata "Mermeid", de la Marina de su Graciosa Majestad. La elección de tan extraño lugar se debe a que el padre de Roddy, teniente de Navío de la Marina inglesa, queriendo estar presente en tan fausto acontecimiento, no pudo abandonar su puesto de servicio. (FOTOFIEL-ENL.)



NORUEGA AYUDA A LA INDUSTRIA PESQUERA VIETNAMITA

OSLO.—Unos astilleros noruegos han entregado recientemente el buque oceanográfico "Bien Dong" a la NORAD (Norwegian Agency for International Development: Organismo Noruego para el Desarrollo Internacional).

El buque se integra en el plan de ayuda que Noruega presta a la industria pesquera vietnamita y está destinado a realizar trabajos cartográficos sobre los recursos pesqueros de aquel país. El costo total de la nave, incluidos los equipos y las piezas de repuesto, es de unos 26 millones de coronas.

El programa de ayuda incluye la formación en Noruega de los especialistas vietnamitas que han de operar la nave.

CARACTERISTICAS

El "Bien Dong" es un arrastrero por popa de 47,5 metros de eslora y 10 metros de manga. La nave dispone de espacio suficiente a bordo para varios laboratorios y para dar

alojamiento a 28 personas. El buque está provisto de modernos equipos electrónicos y acústicos y se halla perfectamente equipado para el empleo de las diferentes técnicas de arrastre y de redes de bolsa. El barco cuenta asimismo con compartimientos de congelación y de refrigeración que permiten conservar parte de las capturas.

AYUDA NORUEGA A VIETNAM

El nuevo buque oceanográfico constituirá un importante eslabón de la ayuda que Noruega presta a Vietnam, la cual se orienta casi exclusivamente al desarrollo de la industria pesquera de dicho país. El valor de la ayuda en este renglón se calcula que alcanzará la cifra de 117 millones de coronas entre 1976 y 1980. La mayor parte del esfuerzo se concentrará en la ampliación del centro pesquero existente en Ha Long, en el puerto de Haifong, al Este de Hanoi.

IRLANDA INCREMENTARA LAS RELACIONES MARITIMAS CON ESPAÑA

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—A la vuelta del delegado irlandés del Congreso del Mar, que tuvo lugar en noviembre en Barcelona, y como consecuencia del interés que suscitó en Irlanda aquel acontecimiento, se ha decidido que se organizará en Dublín pronto una reunión lanzada conjuntamente por el Instituto Español de Cultura y el Instituto Marítimo Irlandés, en la cual serán expuestas todas las relaciones marítimas que han surgido durante los siglos entre las dos naciones.

El delegado irlandés al Congreso del Mar encontró en Barcelona a los jefes de la Cruz Roja del Mar, de los cuales recibió literatura interesantísima de las actividades de la organización española. Habló el delegado del desarrollo en España en la lucha para el mejoramiento del sistema de lanchas de socorro, alrededor de las costas españolas, delante del Comité de la Estación de Lanchas de Socorro de la Bahía de Dublín. Los miembros se declararon tan interesados que se decidió invitar a la reunión anual de la estación, en la primavera de 1977, al embajador de España en Irlanda, para manifestar la solidaridad de la organización de lanchas de socorro en Irlanda con la española, y mostrar públicamente la simpatía de los salvadores de vida en la Bahía de Dublín para con sus colegas en la costa de España. Con mucha gracia, el embajador escribió aceptando la invitación, y la presidirá con el coronel Lawlor, presidente del Maritime Institute of Ireland en la gran Sala de Debates del Ayuntamiento de Dun Laoghaire, probablemente en marzo próximo. Este suceso creará otro eslabón en la cadena de relaciones marítimas entre España e Irlanda.

CATASTROFES

Una catástrofe marítima tuvo lugar en la costa del condado de Donegal, en la que se perdió el buque de pesca "Carrig Una", del pequeño puerto de pesca irlandés de Burtonport, con la pérdida de los cinco jóvenes pescadores a bordo. En el mismo lugar se perdió hace dos años otro buque de pesca del mismo puerto: el "Evelyn Marie", con su tripulación de seis hombres. Puede figurarse la agonía que sufren los habitantes de la pequeña aldea de una población de unos centenares de personas.

Este desastre, seguido por otro en el mar de Irlanda, en el que perdió la vida otro pescador, causó una viva discusión pública. Se atribuye o a un error de un miembro cansadísimo de la tripulación o a un lugar peligrosísimo de la costa, resultado quizá de la falta de entrenamiento de los pescadores irlandeses, pues sólo hay una sola escuela de aprendizaje y no muy bien equipada. También pudo ser la falta de cartas marítimas modernas de la costa de Irlanda: las 78 car-

tas de nuestra costa fueron hechas todas por el Departamento Hidrográfico de la Marina Real Británica antes del establecimiento del Estado irlandés. Esta falta de buenas cartas marítimas tuvo mención especial en el documento, muy detallado, sobre el futuro de la Marina de Defensa Irlandesa publicado por el Maritime Institute of Ireland durante el mes. Los puntos más importantes de este documento figuraron al día siguiente de su publicación en la primera página de los tres diarios nacionales del país, y el presidente del Maritime Institute explicó su importancia en la televisión nacional. Además de la declaración de la urgencia de la creación de un Departamento Hidrográfico de la Marina, presentó el documento con múltiples argumentos sobre la necesidad del Estado irlandés de adquirir siete nuevos patrulleros. El tipo de patrulleros sugerido es el de los avios franceses A69, tipo que ha logrado favor también en la Marina Real Española.

LAS MILLAS

La reunión de noviembre del Maritime Institute fue señalada por la asistencia de un grupo de pescadores, que expusieron con muchos detalles el desastre que sería para la industria irlandesa la entrada casi ilimitada en aguas irlandesas de las flotas de otros países de la Comunidad Económica Europea, según lo que demanda la Comisión Europea de Bruselas. Una película de preparación de pescadores alemanes, en Bremenhaven, mostró con claridad la competencia que supondría la modernísima flota pesquera alemana. El secretario de la nueva organización sindical de pescadores subrayó con fuerte expresión la importancia vital de la preparación de jóvenes pescadores.

Durante el mes, la motonave de cabotaje española "Magali" visitó, una vez más, el puerto de Dublín. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

NO A LAS CONCESIONES PARA DETERMINADAS FLOTAS PESQUERAS EXTRANJERAS

DUBLIN (De nuestro corresponsal).—La cuestión de la zona exclusiva de 50 millas marítimas es el centro de todas las discusiones político-económicas que están teniendo lugar en nuestros días en los diarios, revistas, bares, radio y televisión de Irlanda.

A principios de diciembre se creía por todas partes, y sobre todo en los puertos de pesca, que las presiones de los pescadores del Maritime Institute of Ireland, de los partidos políticos y de una veintena de periodistas que durante el año habían estudiado bien el asunto, conseguirían que el ministro de Asuntos Exteriores, doctor Garret Fitz Gerald, personalmente conocido por su simpatía hacia los pescadores, declarase unilateralmente aquella zona, tan pedida por la industria pesquera irlandesa. Habla, en efecto, amenazado a Bruselas de que lo haría. Sin embargo, parece que vinieron presiones del mismo Bruselas, donde los representantes de las industrias de pesca, sobre todo de Alemania, Francia y Países Bajos, están esperando con impaciencia la posibilidad de explotar hasta las costas mismas de Irlanda, las riquezas enormes que se supone hallar en nuestras aguas. El hecho de que una invasión masiva de grandes buques de pesca del continente acabaría en poquísimos años con las riquezas existentes, no les interesa mucho.

Para la flota de pesca irlandesa, cuyas unidades son todas bastante pequeñas —la gran mayoría menos de 30 metros—, y propiedad de sus patronos, la cosa es diferente. La pesca representa para los irlandeses que trabajan en ella, la única posibilidad que tienen de vivir en el país más pobre y con el porcentaje de paro más alto de la Comunidad Económica Europea. Hay que añadir también que el pueblo irlandés, habiendo descubierto después de tanto tiempo el potencial de una industria de pesca basada sobre planes bien considerados de conservación y de desarrollo, no se encuentra dispuesto a hacer ninguna cesión a los armadores extranjeros de flotas de pesca.

La lucha continuará, sin duda, durante lo que queda de invierno. Se cree aquí que una decisión no se tomará antes del mes de marzo, no muy lejos de las próximas elecciones legislativas, en las cuales el Gobierno actual no querrá aparecer como el vendedor de los pescadores.

RELACIONES MILENARIAS CON ESPAÑA

El Maritime Institute of Ireland está preparando una gran reunión pública en Dublín respecto a los límites de pesca y los preparativos están

bien avanzados para la reunión conjunta del 15 de febrero con el Instituto Cultural Español, donde su corresponsal hablará de las relaciones marítimas milenarias entre España e Irlanda, subrayando la importancia de las investigaciones del profesor Romero de la Universidad de Santiago de Compostela y los servicios prestados por marineros irlandeses a la marina de guerra española. Se espera hacer mención de la posibilidad de una beca para que las carreras de todos los marineros españoles de origen irlandés sean estudiadas a fondo. La historia de éstos haría un libro interesantísimo. Aquí se saben detalles sobre algunos, pero nunca bastante. El marinero irlando-español que suscita más simpatía es el célebre Mac Donnell, más tarde almirante que comandaba el "Rayo" de cien cañones durante la batalla de Trafalgar, y participó en la salida de una escuadra franco-española el día después de la derrota.

Las cifras dadas por la dirección del puerto de Dublín indicaron que el comercio del puerto permaneció durante el año pasado a un nivel mucho más bajo que el del año record de 1972, cuando 5.897.000 toneladas de buques entraron y salieron. Para la primera mitad de 1976 la cifra era de 2.586.000 toneladas.

MEJORAS EN LOS PUERTOS

En cuanto al puerto de Cork, el Gobierno ha dado a su dirección el permiso de poner en marcha el gran proyecto de desarrollo y renovación publicado por primera vez en 1971. Hubiera costado en 1971 tres millones y medio de libras; ahora se calcula que costará doce millones y medio. Una vez efectuadas estas mejoras, harán de Cork el puerto mejor equipado del país, el que sería el más conveniente para los grandes progresos industriales esperados para fines del siglo. Se habla también de un gran desarrollo del puerto de Bantry, en el condado de Cork, como puerto petrolero.

Otra cuestión que se discute en Irlanda es el peligro creciente de contaminación de la mar de Irlanda como resultado del desarrollo en Gran Bretaña de la energía nuclear. Por ejemplo, el Consejo de Conservación de la isla de Man, en la mar de Irlanda, se ha puesto en comunicación con el Maritime Institute of Ireland, pidiendo que se haga una lucha conjunta para impedir la contaminación marítima de este tipo. ■ JOHN DE COURCY IRELAND.

BELGICA

PRIMEROS PASOS PARA LA CASA DE ESPAÑA

AMBERES (Corresponsal).—En varias ocasiones, "Hoja del Mar" ha publicado crónicas de este corresponsal sobre la situación de la colonia española residente en esta capital. Esta población es aproximadamente de 22.000 personas, incluyendo a 400 marinos que trabajan permanentemente bajo pabellón belga y que residen en la ciudad, así como la población transeúnte de marinos, que, según las últimas estadísticas de la Dirección General de Puertos, se acerca a los 15.000 españoles.

Se entiende por esta razón el interés demostrado por parte de la sociedad belga por la existencia de sociedades hispanófilas y estudio de nuestra lengua y cultura, que se manifiesta en la Universidad de intérpretes, cuyos estudiantes interesados en la lengua española se cuentan por centenas, y para completar todas estas razones, la necesidad de mostrar al exterior la verdadera imagen de lo que fue, es y será España.

Hasta la llegada de 27 millones de turistas a nuestro país, España resultaba prácticamente desconocida. Ahora, con la creación de Casas de España en los países que reciben nuestra emigración, la permanencia e impresiones recogidas por una sociedad en vacaciones, pueden crear un fermento de

verdadero interés por un pueblo y una cultura de larga historia.

En la visita que el anterior director general del Instituto Español de Emigración, don Jorge Jordana de Pozas, a Amberes, a principios del pasado año, pudo constatar que las aspiraciones de la colonia emigrante y los marinos que tiene como base este importante puerto no podían quedar insatisfechas ante la repetida demanda de un lugar que, además de continuar la labor social desarrollada por la Oficina Laboral de Amberes, dependiente de la Agregaduría Laboral en Bruselas, sería necesario para la proyección española y para que la mejor atención de los emigrantes supusiese un prestigio ante la sociedad belga.

Ese es el motivo por el que se han dado los primeros pasos para la adquisición de un antiguo palacio del siglo XVIII, protegido por la ciudad de Amberes y situado en el centro-Norte, para que pueda servir de Casa de España, con todo lo que esto supone, tanto respecto a los emigrantes como a la sociedad en la que desarrollan su vida. Haciéndose eco de la noticia y de la importancia que tiene para la colonia española, el periódico "De Nieuwe Gazet" le dedicó sus titulares y su tercera página. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE.

LA O. I. T. SE OCUPA DEL TRABAJO EN LOS BARCOS "PIRATAS"

AMBERES (Corresponsal).—Una de las reuniones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo que obtuvo más éxito para todos los que navegan, tuvo lugar en Ginebra del 13 al 29 de octubre de 1976.

La Conferencia adoptó, por mayoría, una serie de convenciones y recomendaciones, tratando de puntos técnicos, tales como la continuación en materia de empleo, los navios donde existan condiciones inferiores a las normas legales, en particular aquellos matriculados bajo pabellones de complacencia; la protección de los marinos jóvenes, las pagas extraordinarias de fin de año para los marineros, así como un gran número de resoluciones de gran interés para la gente de mar de todo el mundo.

RESULTADOS

Los resultados esenciales de la Conferencia pueden ser resumidos como sigue: Navios matriculados bajo pabellones de complacencia, "llamados piratas entre la gente de mar".

A este caso, la Conferencia adoptó, por 164 votos a favor, cero en contra y 64 abstenciones, la convención referente a unas normas mínimas que deben existir en los buques de la Marina Mercante, y ha sido calificado, por el presidente de la Conferencia, de paso decisivo en la instalación de un control de navios donde existen estas anomalías y, en particular, los que tienen pabellón de complacencia. La convención prevé de procedimientos de supervisión, en los casos de los buques anteriormente citados y que reúnan unas condiciones inferiores a las normas, bajo el pabellón que navegan o por el Estado del puerto donde el navio hace escala. La inspección de tales barcos que hagan escala en un puerto puede ser efectuada a la primera

denuncia. La denuncia pueden hacerla: un miembro de la tripulación, un organismo profesional, una asociación sindical o, de una manera general, toda persona que tenga interés en la seguridad del navio, comprendiendo la seguridad sanitaria de la tripulación.

CONDICIONES A BORDO

La convención estipula que las condiciones a bordo deben ser en general equivalentes a las existentes en los instrumentos marítimos de la OIT, enumerados en un anexo a la nueva convención, y que cubre también el alojamiento de la tripulación, la prevención de accidentes, alimentación, servicios de comida, los brevets, la capacidad de los oficiales, las condiciones del contrato de los marineros, la libertad de asociación y el derecho de organizarse y negociar colectivamente.

Toda acción tomada por las autoridades portuarias para rectificar las condiciones inferiores a lo normal debe ser notificada por el Estado del pabellón. La convención estipula igualmente que todo país que tenga ratificada la convención podrá informar también a sus ciudadanos de los problemas que pueden resultar, o aparecer, al hacer un contrato sobre un barco matriculado en un Estado que no ha ratificado el convenio.

La convención se completa por una recomendación referente a la mejora de las normas sobre los navios de la Marina Mercante. Contiene orientaciones destinadas a ayudar los Gobiernos a establecer las normas mejores, así como una resolución solicitando inmediatamente a los Gobiernos el proceder lo más rápido posible a la ratificación de dicha convención y a la aplicación de la misma. ■ M. A. PEÑA DE LA TORRE.

ESPECTACULAR EXPORTACION DE SARDINA ENLATADA

OSLO.—Durante el curso de los primeros seis meses de este año, un total de 130.000 cajas de sardinas han sido exportadas desde Noruega, según anunció el Norske Hermetikkfabrikker Landsforning (Asociación Nacional de Manufacturadores de Alimentos Enlatados).

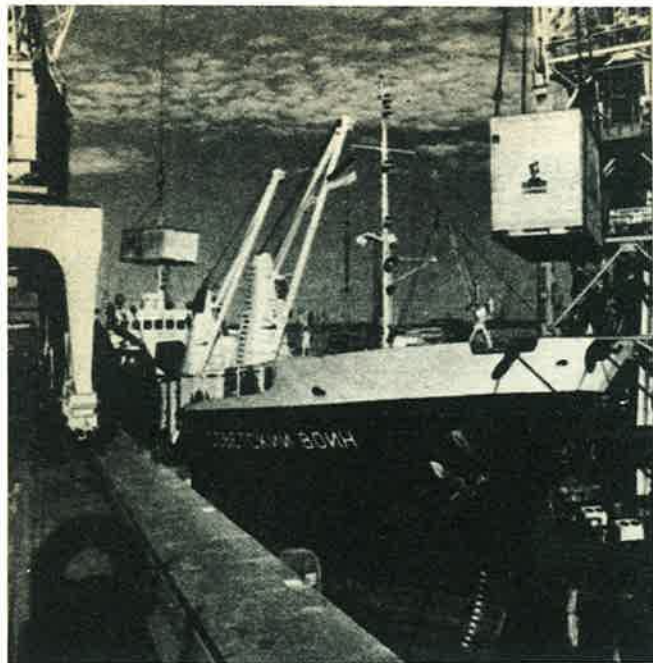
El pasado año, que fue el más pobre para la industria noruega del enlatado, sólo se exportaron 70.000 cajas. Los Estados Unidos han influido muy considerablemente en la situación, ya que las exportaciones a dicho país han aumentado más del doble durante la primera mitad de este año.

También se ha incrementado considerablemente la exportación de sardinas, tanto en general como al mercado americano. Por otra parte, sin embargo, el mercado británico ha empeorado. Pero Gran Bretaña también va a incrementar sus importaciones de sardinas noruegas muy notablemente este año, a juzgar por los contratos que ya se han firmado.



MORSAS EN AGUAS HOLANDEASAS

Durante mas de un mes ha sido visto varias veces en las costas de Holanda este ejemplar gigante de morsa, que puede aparecer en el Atlantico Norte, pero en muy rara ocasion, o incluso nunca (salvo en este caso excepcional) en los Países Bajos. Fue finalmente capturado.



El barco ruso "Luchador Soviético", tomando carga en el puerto de Hamburgo.



Camión de la empresa de transportes alemana Pracht KG: servicio transiberiano Hong-Kong-Frankfurt.

LA U. R. S. S. CONTRATA BUQUES AMERICANOS PARA EL TRANSPORTE DE GRANO

MADRID.—Para los meses de enero y febrero, la Unión Soviética ha contratado buques norteamericanos para el transporte de casi 400.000 toneladas de grano a \$ 16,47 US Gulf/Mar Negro. Con estos contratos parece que se aproxima el fin del desacuerdo entre los dos países sobre el transporte de grano USA a la URSS y sus fletes.

EL TONELAJE SOVIETICO SE MULTIPLICA POR CINCO

El tonelaje de la flota soviética de la Marina Mercante se ha multiplicado por cinco en los últimos diez años. Dicho crecimiento es actualmente, en que los demás países están casi paralizados, el mayor del mundo.

Con precios entre un 25 por 100 y un 50 por 100 inferiores a los fletes del mercado, han llegado a suponer el 16 por 100 del tonelaje mundial, mientras que su comercio es sólo el 5 por 100 del mundial.

BUQUES DE 150.000 T. P. M. PODRAN CRUZAR EL CANAL DE SUEZ

Egipto y Japón han firmado un contrato por valor de 112,5 millones de dólares para llevar a cabo la terminación de la primera fase del proyecto de profundización y ensanchamiento del Canal de Suez.

Se espera que las obras estén terminadas para finales de 1979, lo que permitirá que crucen el Canal buques de hasta 150.000 TPM cargados y de hasta 300.000 TPM en lastre.

LA FLOTA MERCANTE GRIEGA, EN AUMENTO

Durante el presente año, la flota mercante griega ha aumentado en 280 buques y 3.660.072 TPM, llegando a 3.473 con 28.170.045 TPM.

La flota petrolera griega consta en la actualidad de 499 buques, con 10.519.011 TPM. Por otra parte, los buques propiedad de armadores griegos navegando bajo banderas no griegas totalizan 1.094 buques, con 18.088.418 TPM.

LA COMPETENCIA DE LOS RUSOS PREOCUPA A LOS NAVIEROS ALEMANES

HAMBURGO. (Especial para "Hoja del Mar").—Por casi todas las viejas rutas alemanas navegan, cada vez más, sobre todo en los últimos años, buques mercantes rusos de la empresa estatal Baltic Steamship Company, la compañía naviera más grande del mundo en la actualidad.

Los rusos operan con buques de construcción moderna, ofrecen un servicio impecable y cobran fletes mucho más bajos que los de las casas navieras alemanas. En ocasiones, rebajas de hasta un 50 por 100, no sin ninguna cosa extraordinaria.

SOLO UN FIN: OBTENER DIVISAS

Este "dumping" de fletes, según los expertos alemanes, pueden permitírsele tranquilamente los rusos porque para ellos no cuentan ni gastos de personal, ni pago de intereses de capital, ni comisiones portuarias, ni gastos de seguros, mientras que, por estos conceptos, los diez buques "containers" de la naviera alemana Hapag-Lloyd, por ejemplo, se ven obligados a pagar diariamente más de 100.000 marcos de costes.

A los barcos soviéticos, para que el negocio les resulte fructífero, sólo les basta con lograr un fin: cobrar de sus clientes más divisas de las que están obligados a pagar por gastos de estancia y operaciones de transbordo de mercancías en los puertos occidentales europeos.

AHORRO DE GASTOS DE TRANSPORTE

Por esta razón se da el caso de que la empresa expedidora más importante alemana, la Neckermann, de Frankfurt, utiliza con preferencia los servicios de transporte rusos. Y lo mismo hacen las empresas de la industria química y otros consorcios, tanto en Alemania como en Bélgica y Holanda. Para las grandes empresas multinacionales, lo importante es economizar gastos de transporte, salga este ahorro de donde salga. Y así es como en las rutas más lucrativas entre Europa y el sureste asiático, los buques soviéticos se han apropiado ya de un 20 por 100 del volumen de fletes que antes se llevaban alemanes, ingleses y japoneses.

A su favor tienen los rusos además otro factor: la línea de transporte combinado (barco-tren-camión), y mejorada en los últimos años, y que desde Europa occidental, atravesando el territorio de la URSS por Siberia llega hasta el Asia oriental, donde abarca una extensa zona de poblaciones de importancia.

RAZONES DE LA PROSPERIDAD

Que en los últimos cuatro años los rusos hayan podido multiplicar por diez el volumen de sus negocios de transporte por la ruta transiberiana, no es ningún milagro. La cosa está en seguida bien clara si se piensa que los consorcios alemanes propietarios de las grandes cadenas de supermercados dedica-

dos a la venta de artículos de consumo suelen traerse del Japón, anualmente, más de 100.000 toneladas de televisores, aparatos de radio, tocadiscos, etcétera, y que el transporte de toda esta mercancía, de utilizar los servicios de los barcos "containers" de la compañía alemana Hapag-Lloyd, les costaría por metro cúbico de espacio de carga 235 marcos (unos 90 dólares). En cambio, los rusos cobran por metro cúbico el 32 por 100 menos, es decir, 159 marcos (unos 62 dólares). Igualmente, el transporte de yeso en sacos cuesta, desde Hamburgo hasta Manila, en los barcos de la Hapag-Lloyd, por tonelada, 140 marcos (unos 54 dólares), mientras que utilizando los servicios de la Baltic Steamship Company sale por 79 marcos (unos 30 dólares) solamente.

CONTROL SOBRE LAS CARGAS

Ante esta competencia soviética, cada año más fuerte, no es de extrañar que los navieros alemanes empiecen a pensar en la conveniencia de que, por parte del Gobierno federal, se estudie la forma más eficaz capaz de defender los intereses de la Marina Mercante alemana. Por ejemplo, dicen, debería ser fijado un determinado tanto por ciento de la mercancía alemana a transportar, por ejemplo un 40 por 100, que obligatoriamente tendría que ser transportada con barcos mercantes de la República Federal. Esta sería una solución, aunque no muy atractiva para quienes son reacios a cualquier forma de control oficial. ■ MANUEL NOALES.

JAPON MANTENDRA CONVERSACIONES CON LA C. E. E.

Los más importantes astilleros del Japón han acordado cumplir con la exigencia europea de mantener conversaciones con la CEE, sobre el tema de las posibles reducciones de exportación de buques japoneses. Un portavoz de la Asociación Japonesa de Astilleros ha declarado que con el consentimiento, Japón contestará a la CEE a fin de la mejora de relaciones entre ambos.

El portavoz añadió también que durante los seis meses que van de abril a septiembre, los encargos de buques para la exportación en el Japón subieron un 50 por 100 respecto al mismo período del año anterior.

Como se sabe, existe un creciente conflicto comercial entre Japón y Europa, debido especialmente a la política agresiva en el mercado por parte de los japoneses, no ya sólo en materia naval, sino también en la exportación de acero y de coches. Y parece ser que, como no se llegue a un acuerdo, se restringirán

las importaciones de productos japoneses.

La construcción naval es también materia de disputa y a principios de este año, los países miembros de la OCDE acordaron cuatro importantes recomendaciones, que se espera respeten los Gobiernos. En síntesis, éstas son:

1.ª Será prioridad de cada Gobierno reducir su capacidad de construcción naval.

2.ª Ningún Gobierno tomará medidas que influyan negativamente en el proceso de adaptación a las condiciones del mercado por parte de la industria naval.

3.ª Se deberá asegurar que la práctica del comercio, sobre todo en lo que se refiere a precios, quede dentro de los límites de una competitividad justa.

4.ª No se tomará ninguna medida que cree más capacidad de construcción naval.

Y RECONOCERA LAS DOSCIENTAS MILLAS DE E. E. U. U.

Fuentes del Ministerio de Asuntos Exteriores japonés han manifestado que este país estará dispuesto a reconocer una zona de pesca exclusiva de doscientas millas alrededor de las costas de los EE. UU. en las conversaciones que celebrarán los dos países en Washington a partir de mediados del presente mes de diciembre.

Parece ser que el cambio de actitud por parte del Japón está ligado a la decisión de Rusia de aceptar la zona jurisdiccional de EE. UU. en las conversaciones que celebraron durante el pasado mes de noviembre.

PESQUERIAS DE MERLUZA EN LA PLATAFORMA SUDAFRICANA

No es casualidad que los recursos pesqueros caracterizados por su abundancia se encuentren en áreas concretas. La ligazón existente entre los diversos componentes del mar que, en conjunto, constituyen lo que se conoce con el nombre de ecosistema es tan estrecha, que cualquier circunstancia que incida en el conjunto, ya sea favorablemente o desfavorablemente, se nota en cada uno de los componentes.

Por tanto, para que se den concentraciones elevadas de peces, crustáceos, moluscos, por citar tan sólo los componentes principales de la mayoría de las explotaciones pesqueras, son precisas medidas adecuadas y condiciones óptimas. En primer lugar, es indispensable que las características ambientales, temperaturas, salinidad, etcétera, sean las requeridas para el adecuado desarrollo biológico de la especie en cuestión, y, en segundo lugar, que la cantidad de alimento adecuado sea favorable para el mantenimiento de densas concentraciones de peces que estimulen la pesca convenientemente.

En la zona que nos ocupa, la existencia de densas masas de merluza se encuentra favorecida por reunir las características ambientales idóneas con temperaturas de unos 9°10° C en profundidades de 300 metros, donde suelen encontrarse por término medio la merluza y la existencia, y la existencia de un fuerte afloramiento en la zona de Lüderitz, alrededor del paralelo 28° S, debido a la influencia de la corriente de Benguela, la cual arrastra aguas frías a lo largo de la costa de África en su vertiente sudoccidental. Con independencia de este gran afloramiento existen otras áreas de enriquecimiento, como la situada cerca de Walbis Bay —23° S— y otras. La existencia del gran afloramiento se debe a la presencia de áreas ciclónicas de gran persistencia, que se sitúan en esta misma zona, las cuales experimentan movimientos de tipo latitudinal a lo largo del año con variaciones poco importantes (*Standart*). Esta elevada producción planctónica no sólo soporta una importante masa de sardina del Cabo y otras especies pelágicas, objeto de una gran industria pesquera, sino que, además, permite la existencia de densas masas de krill, pequeñas gambitas de la especie *Euphausia capensis*, las cuales constituyen el principal y muy rico alimento de las merluzas.

CARACTERÍSTICAS BIOLÓGICAS Y ECOLÓGICAS DE AQUELLAS COSTAS

La plataforma costera de las costas de África sudoccidental se caracteriza por presentar un declive homogéneo, pero cuya amplitud varía de unas zonas a otras. En la costa de Angola se puede considerar más bien estrecha, mientras, precisamente, frente a las costas de Namibia es donde se extiende de forma más amplia hasta profundidades de unos 500 metros, muy alejadas de la costa. Frente a las costas atlánticas de Sudáfrica, la plataforma tiende a estrecharse de nuevo para ampliarse considerablemente en la zona sur frente al cabo de Buena Esperanza en el llamado banco de Agujas. Finalmente, a medida que la zona pesquera se adentra en las aguas del océano Índico, en la zona de Port Elisabeth y East London, la plataforma costera es cada vez más estrecha, llegando a ser de muy poca amplitud.

Los fondos son, por lo regular, suaves, buenos para el arrastre, a excepción de algunos pequeños escollos frente a Namibia. Por el contrario, en la zona del banco de Agujas el fondo es duro, difícil y con numerosos escalones que dificultan las faenas de arrastre.

Entre los componentes de la fauna de estas aguas hay que citar, en las aguas superficiales la sardina del Cabo *Sardinops ocellata*, el jurel *Trachurus capensis* y *Trachurus tracas*, el boquerón del Cabo *Engraulis capensis*, el ojo rojo *Etrurus micropus*, etcétera. Entre las especies bentónicas se citan, como de máxima importancia, la merluza, que pertenece a tres especies distintas: *Merluccius polli*, en el Norte, y *M. capensis*, en la zona de Namibia y Sudáfrica en las aguas menos profundas, y *M. paradoxus* en la misma zona, pero prefiriendo las aguas más profundas.

La rosada *Genyperus capensis*, el cachucho *Dentex macrophthalmus*, el panga *Pterogymnus linearius*, la gallineta *Helicolenus maculatus*, el pez sable *Lepidopus caudatus*, que, en ocasiones, se encuentra en gran cantidad, y el rape *Lophius piscatorius*.

Entre las especies que no son objeto de explotación directa hay que citar ciertos escuálidos, varias especies del grupo de los gadiformes, como *Coelorhynchus fasciatus*, numerosas especies de peces luminosos, etcétera. Pero como ya se ha indicado anteriormente, no debe olvidarse por su importancia en la nutrición de la merluza la existencia de densas masas de *Euphausia capensis*, que durante el día se encuentra cerca del fondo y de noche migra hacia la superficie para alimentarse del abundante plancton allí existente, mientras durante la noche sirve de alimento a las poblaciones bentónicas y, en especial, como se ha indicado, para la merluza. La existencia de densas masas de "krill" resulta de suma importancia por el acortamiento que representan de las cadenas tróficas, pues, en realidad, al ser utilizados para su alimentación por parte de la merluza es como si estos peces se alimentaran directamente de copépodos o pequeños componentes del macroplancton, algo parecido a lo que ocurre con la sardina en superficie posibilitando una alta tasa de crecimiento y renovación de estos peces y de sus cardúmenes.

Pasando rápida ojeada a las especies de superficie, se nota que la abundancia de la principal de las especies explotadas en la zona, la sardina del Cabo, ha experimentado un cierto grado de disminución en los últimos tiempos, al mismo momento que se percibe un cierto incremento en las pescas del boquerón de las mismas costas. Este fenómeno, que no es particular de las costas sudafricanas, sino que se ha detectado en otras áreas, por ejemplo, en la costa del Mediterráneo español, parece estar relacionado con un fenómeno de sustitución cíclica de los recursos de estas dos especies, unas de las más importantes del ámbito pelágico mundial. El jurel es también de interés, pero su explotación parece ser más importante en zonas situadas al Norte, especialmente en la costa de Angola, donde también son objeto de explotación las sardinellas de diferentes especies.

Entre las especies comerciales, típicamente demersales, la información que se posee es escasa a excepción de la merluza, la cual, por constituir normalmente entre el 70 y el 90 por ciento de las pescas comerciales, ha sido objeto de especial atención.

La especie más tropical *Merluccius polli* se encuentra en la zona Norte y sus posibilidades en cuanto a mantener una alta tasa de explotación parecen ser elevadas, pero, en realidad, las estimaciones efectuadas hasta el presente, alrededor de las 600.000 toneladas anuales, deberían ser cuidadosamente comprobadas. En realidad, esta cifra incluiría no sólo *M. polli*, sino alguna cantidad de las otras dos especies citadas. Las especies más importantes son, sin duda, la merluza del Cabo *M. capensis* y la de profundidad *M. paradoxus*. Las diferencias externas entre ambas son mínimas, la coloración puede diferir en algo, pero los índices medios de crecimiento, alimentación y reproducción son prácticamente iguales, por lo que es posible considerar ambas especies como una sola población a efectos del control para la explotación pesquera. Diferencias existen, sin duda, y una de las que destaca más obviamente es la distinta composición de los diferentes tipos de vértebras en la columna y la forma del otolito. En este último caso, ampliamente comprobado por los investigadores, mientras la especie *M. capensis* tiene un otolito de forma subtriangular muy parecido al de la especie europea *M. merluccius* la segunda *M. paradoxus* se caracteriza por presentarlo claramente arriñonado. Sin embargo, es interesante señalar que cuando se comparan otolitos procedentes de ejemplares jóvenes, la separación

deviene mucho más dudosa, lo cual dificulta su separación. Seguramente donde la diferencia es más notable es en la distribución ecológica de ambas especies; *Bas* estima que la concentración al 50 por 100 de cada una de las especies se sitúa en profundidades del orden de las 250 brazas, aumentando la merluza del Cabo en las aguas menos profundas y al revés en *M. paradoxus*.

LA PESQUERIA DE MERLUZA

En 1961 se inicia, por parte de España, la explotación de los ricos caladeros sudafricanos. Anteriormente, esta explotación era patrimonio casi en exclusivo de una flota local de pequeños barcos sudafricanos y la misma carecía de importancia, pues este país centraba especialmente su atención en las pesquerías pelágicas para la obtención de subproductos, harinas y aceites, espe-

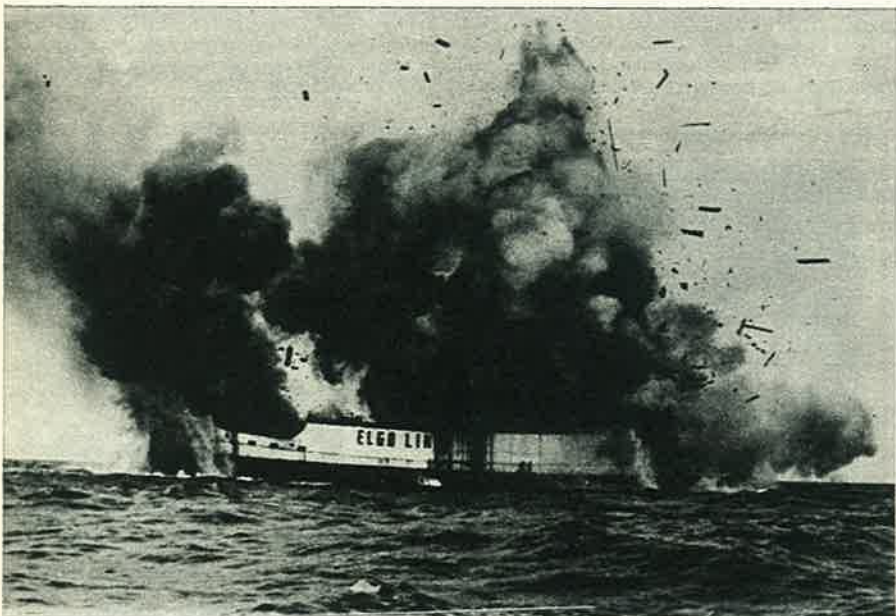
cialmente en las cercanías de Walbis Bay. A partir de esta fecha la flota española se incrementa considerablemente no sólo en número, sino también en capacidad de acción de las embarcaciones utilizadas. En 1967, el número se acerca al centenar y las explotaciones pasan por un punto óptimo en cuanto a las cantidades obtenidas. Paralelamente, otros países, entre los que cabe destacar Rusia, Japón, se dedican igualmente a la explotación de la merluza y se alcanzan valores globales del orden del 1.000.000 de toneladas. Esta cifra disminuye posteriormente para centrarse en valores cercanos a las 800.000 que se consideran muy próximos al máximo sostenible anual. Otro proceso experimentado, por parte de la flota merluquera, es el paulatino incremento del número de barcos factoría arrastreros de gran tamaño. En la actualidad, el número global está en unas 65 embarcaciones, pero entre éstas el número de las comprendidas entre las 1.000 y 2.000 TRB más las que exceden esta cifra es sustancialmente mayoritario, cosa que no ocurría en los inicios de la actuación. ■ C. BAS.



PRUEBA DE REDES

Dos científicos lanzan un modelo a escala del rastreador "Balta" dentro del nuevo tanque de pruebas que acaba de ser inaugurado en el Centro de Capacitación Pesquera en Hull, al Este de Inglaterra. El tanque tiene 31 metros de largo y 2,5 metros de profundidad y permite las pruebas de redes rastreadoras de media profundidad y de las rastreadoras tradicionales de fondo ambas a escala. Se pueden simular velocidades de rastreo de hasta trece nudos y medio.

Antes de volver a lanzarla de nuevo al tanque de pruebas, los aparejos de la red rastreadora son comprobados.



EL "ALMIRANTE", VOLADO

El viejo transatlántico "Almirante" llevaba mucho tiempo anclado en el puerto de Miami (Estados Unidos). Y puesto que se había convertido ya no sólo en un estorbo, sino en un peligro para las instalaciones portuarias y sus propietarios se negaban a retirarlo del muelle, fue condenado a muerte. Remolcado mar adentro, hombres rana y especialistas en explosivos lo volaron y hundieron. Estos son tres momentos de la "ejecución". (BANDPHOTO.)

TERRANOVA

RESTRICCIONES CANADIENSES EN SUS ZONAS DE PESCA

SAINT PIERRE ET MIQUELON (coresponsal).—En noviembre entraron en este puerto 24 parejas y 2 buques factoría de PEBSA, y en diciembre 25 parejas y un congelador, ya que los pesqueros españoles han estado faenando en las aguas del banco de Saint Pierre, donde había abundante pesca de bacalao, siendo, en general, de buen tamaño el pescado capturado. Pero desde el primero de enero hubo que abandonar esta zona de pesca, según las nuevas ordenaciones que regulan la pesca del bacalao en aguas canadienses.

Los capitanes y patrones de pesca de las parejas bacaladeras intentaron conseguir una prórroga para continuar trabajando en la zona del banco de Saint Pierre (cosa que fue imposible dadas las condiciones convenidas con el Canadá), basándose en la abundancia de pesca que había en esta zona y la benignidad de los tiempos, en comparación con las nuevas zonas asignadas en el "Gran Banco", donde los tiempos son mucho más duros y la pesca más escasa.

VUELTA A ESPAÑA

En este puerto de Saint Pierre entraron nueve parejas para pasar las fiestas de Fin de Año, así como recoger las licencias de pesca y pintar en los costados de los buques los folios y matrículas, saliendo a la mar una vez terminadas las mismas, aunque dos parejas salieron para España por desconformidad de las tripulaciones a continuar la campaña del bacalao en las condiciones contratadas, saliendo también para el puerto de Pasajes la pareja "Monte/Aitzgorri-Monte Aralar" por avería en la hélice y timón del primer barco, al varar a la salida del puerto interior de Saint Pierre. No fueron estas las únicas parejas que dieron por terminada la actual campaña de pesca, pues días más tarde otra pareja más también planteó el problema de condiciones de pesca de sus tripulaciones, prolongando la campaña hasta el día 25, saliendo en dicho día, al no ponerse de acuerdo con las condiciones ofertadas por sus armadores, para Pasajes. Y en estos días otra pareja más también sale para Vigo por los mismos motivos, aunque creemos que además influye en esta posición de los tripulantes la poca pesca y tamaño pequeño del pescado capturado.

FALLECIMIENTOS

La noticia triste de esta crónica es la pérdida del tripulante del "Eduardo Chao", don Antonio Bermúdez Paz, na-

tural de Cela, Pontevedra, que el día 1 de diciembre, en las faenas de pesca, cayó al agua al recibir un golpe de un cable en el momento de largar el aparejo. Inmediatamente desde su buque arrojaron flotadores y boyas salvavidas, pero el infortunado marino no salió a flote. El capitán de la pareja "José Cornide/Eduardo Chao" dio orden de largar botes al agua para intentar su salvamento y durante todo el día permanecieron los barcos en el lugar del suceso, haciendo las maniobras necesarias para recuperar su cuerpo, cosa que les fue imposible, haciendo rumbo a este puerto al día siguiente para dar cuenta a la autoridad consular española y oficiar un funeral por su descanso.

También cayó al agua en la madrugada del día primero de año el tripulante del buque "Lenengoa", don Hamed Mohamed Ali Septi, de Ceuta, esta vez estando su buque atracado al muelle de Saint Pierre, pero debido a la cantidad de hielo que había tanto en el muelle como en el costado del buque, el desdichado tripulante cayó al agua, seguramente recibiendo un golpe en la cabeza que le privó de la facultad de reacción para salvarse. Se recuperó su cuerpo a los pocos momentos, pero ya era cadáver. También se ofició un funeral por su eterno descanso, y sus restos fueron enviados a Ceuta. Un tripulante más se cayó al agua, también estando atracado su barco al muelle, el día 7 de enero; se trata de don Laureano Paz Casas, del "Virgen de Lodairo", que debido al hielo resbaló entre su buque y el "Virgen de la Barca", pero gracias al arrojo de sus compañeros fue salvado y subido a tierra, siendo hospitalizado con traumatismo craneano.

INQUIETUD

Durante el presente mes de enero, sólo una pareja bacaladera ha entrado en Saint Pierre, efectuando dos entradas en el mes, entrando también el pequeño buque congelador "Neutan", dedicado a la pesca de cefalópodos en aguas americanas, que arribó a nuestro puerto a completar combustible y reparar diversos aparatos detectores de pesca y navegación.

Terminamos esta crónica resaltando la inquietud que domina en los medios pesqueros de estas islas, ya que los buques locales también se encuentran en grave situación por lo que respecta a zonas de pesca y cantidades de captura asignadas, que estiman no son suficientes para la economía de la población pesquera local. ■ **JOSE L. LOURIDO.**

TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE
ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

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

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

CANADA

ACUERDO PESQUERO CON PORTUGAL

El que ha sido ministro de Asuntos Exteriores de Canadá, Allan J. MacEa-chen, anunció cuando aún desempeñaba el cargo, la conclusión de un acuerdo pesquero entre Canadá y Portugal, negociado en reuniones celebradas en Ottawa durante los meses de febrero y marzo del pasado año.

El acuerdo, que entrará en vigor en el momento de su ratificación, establece los términos y condiciones bajo las que los barcos de pesca portugueses podrán seguir pescando en zonas que pasarán a ser jurisdicción canadiense, y que actualmente están fuera de los límites de sus aguas territoriales y de las zonas pesqueras situadas en la costa atlántica de Canadá.

Permitirá asimismo y bajo control canadiense, actividades pesqueras a los barcos portugueses en cuestión de recursos que excedan a sus necesidades.

Este es el quinto acuerdo firmado en los últimos meses entre Canadá y países que realizan importantes operaciones pesqueras en las costas canadienses.

CONVERSACIONES PESQUERAS CON ESTADOS UNIDOS

MADRID (Redacción).—Representantes de Canadá y Estados Unidos terminaron la primera ronda de negociaciones conducentes a un acuerdo pesquero que se confía entrará en vigor el próximo año. Ambas partes presentaron propuestas básicas para el acuerdo y revisaron detalladamente sus enfoques e ideas. Convinieron en que las negociaciones en curso de nuevos acuerdos bilaterales respecto al salmón del Pacífico deberían proseguir por separado con miras a concluir dos convenios independientes que, en conjunto, servirían de base para toda la gama de relaciones pesqueras entre Canadá y Estados Unidos.

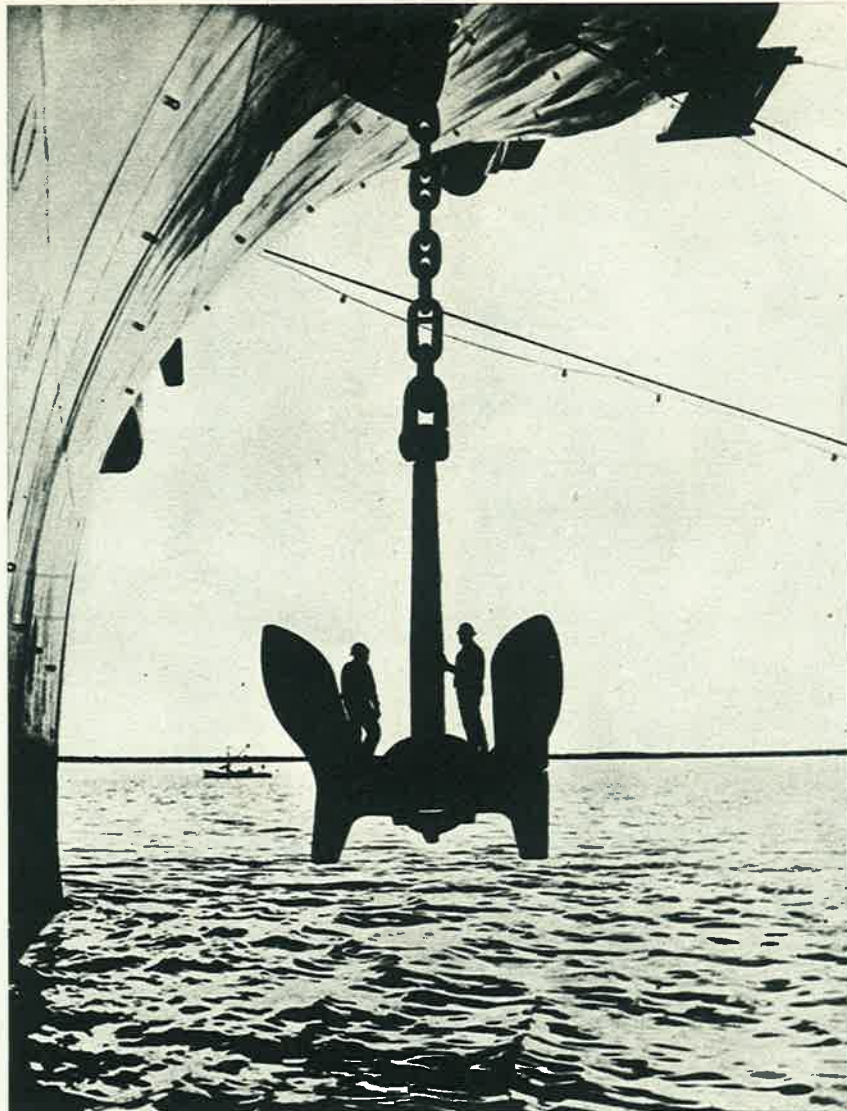
PREMIO A UN INVESTIGADOR DE LA SEGURIDAD MARINA

Mister John L. Horton, director de la compañía norteamericana Steamship Cliffs de Cleveland, ha recibido el premio del Instituto Americano de Marina Mercante por sus trabajos e investigaciones, relativos a la seguridad en la Marina Mercante.

El señor Horton es el autor de numerosos trabajos referentes a la seguridad marítima, entre los que destacan "La seguridad con controles e instrumentos" y "La seguridad en el control de la contaminación".

186 NUEVOS BUQUES EN EL MUNDO

La oficina norteamericana de Navegación (ABS) contabilizó durante el pasado mes de diciembre un total de 186 navíos nuevos en el mundo entero. Las toneladas de peso muerto de dichos buques son 2.007.173.



UN GIGANTE Y DOS ENANOS

NEWPORT NEWS.—Esta curiosa fotografía fue obtenida momentos antes de la botadura de un nuevo barco en el puerto norteamericano de Newport News, cuando dos técnicos inspeccionaron por última vez el enorme ancla del nuevo gigante de los mares.

ESTUDIOS SOBRE LA CARPA EN MEJICO

La Secretaría de Industria y Comercio, a través del Fideicomiso para el desarrollo de la fauna acuática, está haciendo un estudio sobre el contenido digestivo de carpas de las especies CYPRINUS CARPIO, COMUNIS, SPECULARIS Y CARASSIUS AURATUS LINEATUS, "carpa común y escamuda" "carpa de Israel" y "carpa dorada", con el propósito de conocer sus hábitos alimenticios y determinar las relaciones entre las especies mencionadas.

Este trabajo se desarrolló en la Mesa Central de México, en los siguientes sitios: canales de Tláhuac; presa Antonio Alzate; presa Colorines; presa Villa Victoria; presa Ignacio Ramírez, en el Estado de México; laguna de Coatetelco, laguna el Rodeo, en el Estado de Morelos; presa Mazapa, presa Atlanga, Apizaquito, en Tlaxcala, en la presa Amutlametl; presa Requena, del Estado de Hidalgo, y en la presa del bosque, en Michoacán.

Los peces fueron clasificados según el contenido digestivo de acuerdo con los cambios de dieta que presentaron en su desarrollo. Los resultados demostraron que la alimentación de las carpas "común y dorada" es semejante y prefieren zooplancton en los estados más jóvenes.

Cuando el zooplancton es abundante, las carpas lo prefieren al alimento vege-

SU CLASIFICACION ATIENDE SOBRE TODO AL TIPO DE ALIMENTACION.

tal. Los sedimentos y diversos organismos botánicos que se encontraron en los tubos digestivos de los peces analizados, demuestran los hábitos que tienen estas especies. Se hicieron análisis de esos alimentos encontrados y se seleccionaron los datos por tallas y especies. No se encuentran cambios en la dieta en las tallas grandes, aun estando en aguas de diferente clima.

Las carpas preferentemente se alimentan de día, consumen lentamente los alimentos artificiales y en su alimentación influye directamente la temperatura.

Se ha comprobado que las carpas "común y dorada" comen plancton de jóvenes, y de mayores son bentónicas. Cuando la vegetación es muy abundante y no puede controlarse, llega algunas veces a frenar su crecimiento.

Si las carpas adultas no cuentan con fauna bentónica, recurren a plancton y a

En ese número están incluidos once bulkcarriers, siete petroleros, dos para transportar vehículos y containers, uno para transporte de pasajeros y carga, dos sumergibles y 163 buques de diferentes tipos.

El navío mayor de los clasificados es el "Esso Madrid", construido en Japón y petrolero de Esso Tankers de Monrovia en Liberia.

ESTADOS UNIDOS IMPIDE A PANAMA EL CONTROL DE SUS PROPIOS BUQUES

El Gobierno de Panamá ha declarado que el control que ejercen los Estados Unidos sobre la zona del Canal de Panamá, impide al Gobierno panameño asegurarse de que todos los buques de bandera panameña cumplan con sus normas de seguridad. Como se sabe, Panamá es el segundo país de bandera de conveniencia.

EL GOBIERNO NORTEAMERICANO AYUDA A LOS ARMADORES

El Gobierno norteamericano, a través de su Administración Marítima, órgano que se encarga de la Marina Mercante, otorga, entre otros, dos clases de subsidios a los armadores. El primero, llamado "Construction Differential Subsidies", cubre la diferencia entre los precios de construcción de los EE. UU. y los internacionales.

El segundo, llamado "Operating Differential Subsidies", se entrega anualmente a los armadores para cubrir la diferencia que existe entre el coste de operaciones en buques de una bandera de conveniencia y en los de bandera de los EE. UU.

la vegetación de los márgenes. El tipo de algas que consumen son las filamentosas como la ulothrix y microspora.

La introducción de la carpa en México data a fines del siglo XIX y fueron las especies "dorada" y "común".

Se ha observado una fácil adaptación de estas especies a las aguas continentales y se ignora su distribución en toda la República, por no haber datos suficientes de las numerosas siembras y repoblaciones.

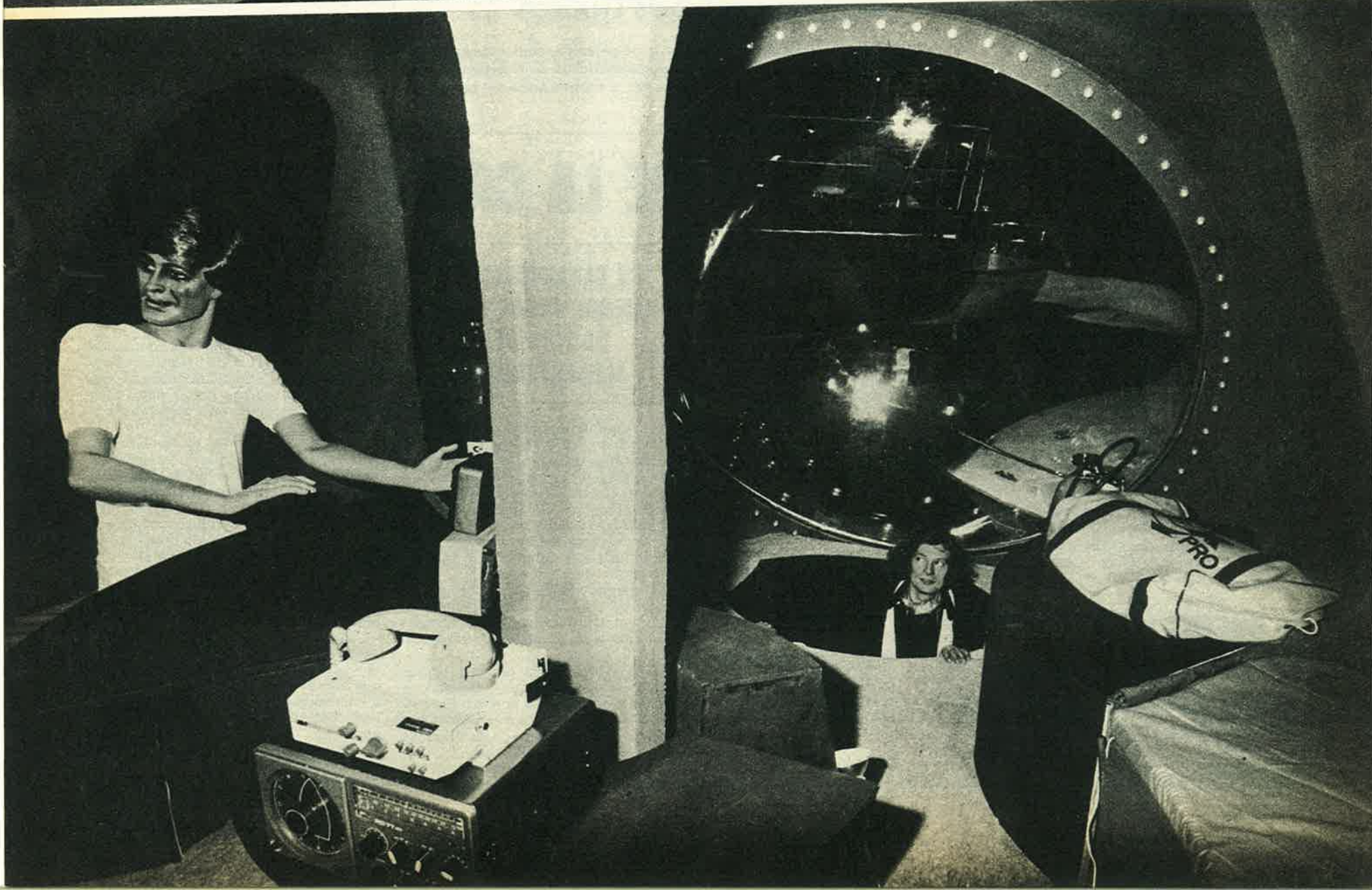
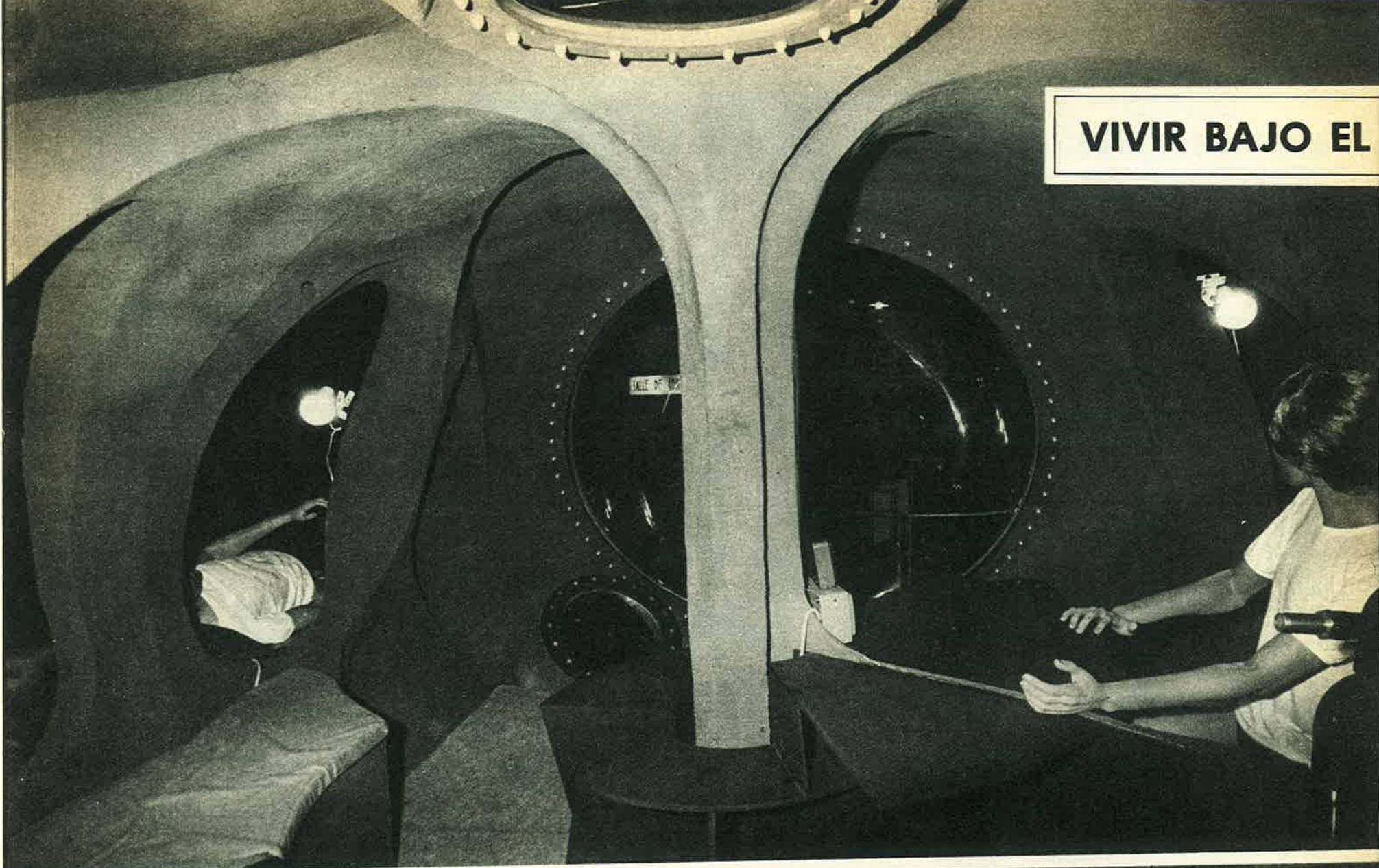
Se sabe poco de los mecanismos de adaptación de las carpas, pero es su alimentación la que ha tenido mayor influencia en su adaptación a las diversas regiones de México.

El interés de los científicos mexicanos de conocer más sobre los mecanismos de adaptación de la carpa "común" y de la "dorada", es para procurar una mejor y más adecuada explotación, ya que en la actualidad se hace en forma incipiente.

Con la actual crisis económica que azota a nuestra Banca y con el aumento de desocupados en el país, me parece que aumentará el consumo de pescado, y cultivaremos en lugares que antes desdeñábamos porque el agua era escasa.

"El hambre es dura... y para quien la soporta, más". ■ ABÍU ZAMUDIO LUVIANO.

VIVIR BAJO EL



MAR ES POSIBLE

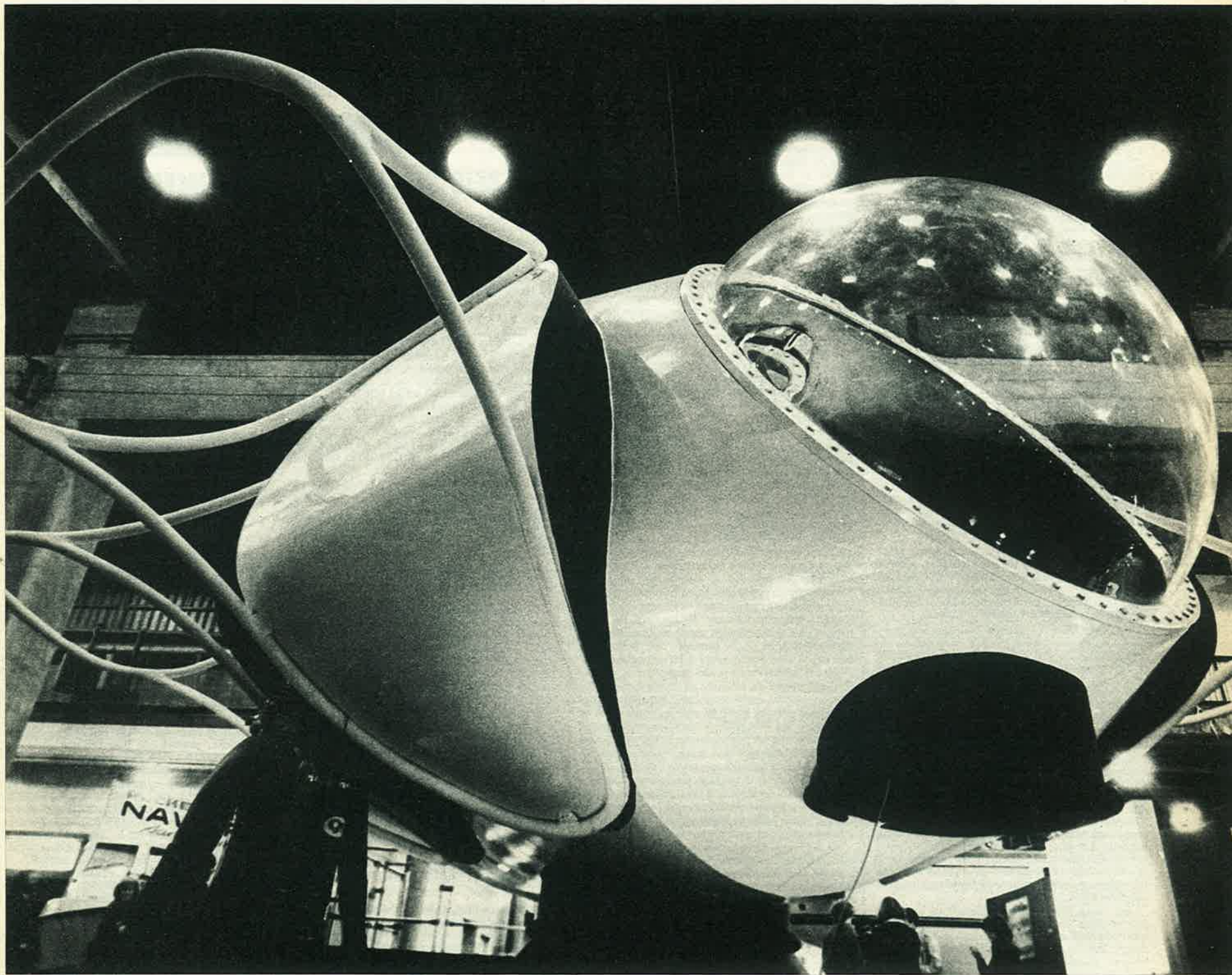
"GALATHEE"

UNA CASA BAJO EL AGUA

Los hombres están ya dispuestos a conquistar el mar y una de las mayores conquistas sería indudablemente el de hacerle habitable. Ahora esto va a ser posible gracias a unos jóvenes arquitectos franceses que han diseñado y puesto a punto la primera casa bajo el agua: "Galathee" así es en efecto el nombre con que ha sido bautizada. El promotor de este proyecto fantástico, Jacques Rougerie, se ha servido, asimismo, de especialistas en biología, ecología, economía, oceanografía, sociología y agronomía. "Galathee" es pues el prototipo de casas bajo el agua.

Es casi totalmente transparente; la forma es curva de manera que permite unas maravillosas vistas desde cualquier punto de la casa. Esta estructura es también flotante a fin de que se pueda desplazar cómodamente y una vez que sale a la superficie "Galathee" luce sus bellos colores que son el blanco y el naranja. Jacques Rougerie está muy satisfecho de este prototipo y seguro de que dentro de unos años la Humanidad utilizará estas casas para pasar unas relajantes y originales vacaciones... bajo el mar. ■

SYGMA/CONTIFOTO



PROTAGONISTA: LA MAR

PINTURA

TURNER, SU EPOCA REALISTA (I)

José Mallord Guillermo Turner, nacido en Londres el 23 de abril de 1775 y muerto en la misma ciudad el 19 de diciembre de 1851, está considerado por los ingleses como su mejor y más genial pintor de todos los tiempos.

Hijo de un barbero de Coven Garden y de una mujer de temperamento insufrible que acabó sus días en un manicomio, tuvo una juventud desgraciada hasta la muerte de su madre. Dotado de una memoria admirable y genial desde los nueve años en que se dio a conocer como artista, tuvo dos marcadas épocas en su dedicación y estilo pictórico. La primera, en la que predomina el realismo, y la segunda, en la que sólo le guía su fantasía.

En su primera época inició sus trabajos con dibujos topográficos sobre antiguos edificios, acuarelas y algunos óleos con una paleta muy poco colorista basada solamente en grises verdes, azules y oscuros. Su padre le enseñó a leer y ello fue toda la educación literaria que recibió, seguida de lecciones de dibujo y pintura recibidas de sus profesores Malton y un arquitecto llamado Hardwick.

Sus primeros dibujos los exponía en la barbería de su padre y sacaba por ellos unos dos o tres chelines cada uno. En su primera época, aparte de los dibujos que hacía por la noche, muchos de ellos casi exclusivamente para el doctor Muro por media corona y la cena, también conseguía dinero iluminando impresos para los grabadores, lavando planos para los arquitectos, etcétera.

A los catorce años empezó a participar en las exposiciones de la Real Academia e inició sus estudios sobre la pintura de retratos en el taller de Reynolds. Muerto su profesor, sale del taller a recorrer toda Inglaterra para realizar dibujos topográficos de los lugares más pintorescos de su país contratado por la revista "Pocket Magazine", y cumplido este encargo regresa a su casa para trabajar incansablemente en la trastienda, hasta que a los diecisiete años es elegido socio de la Real Academia inglesa y comienza a tener tan gran demanda de dibujos y acuarelas que con su ideal puesto en poder emanciparse y pagarse un estudio propio, ahorra al máximo para adquirir un estudio en Han Court, muy cerca de su casa paterna, donde al fin puede dedicar toda su atención y concentración en sus trabajos artísticos.

Hasta 1797, aunque su obra llamaba generalmente la atención de los artistas y críticos colegas suyos que le ensalzaban y distinguían, pocos de sus trabajos tienen algo de relieve, sin estilo propio, sino imitaciones de sus antecesores y artistas a quien admiraba.

En esta fecha, cuando cumple veintidós años, hace un viaje a Yorkshire y puede decirse que la visita a esta ciudad contribuye poderosamente al cambio de simple estudiante en un gran pintor. Aquí se da cuenta de que Inglaterra está pasando por un período de decadencia artística. Reynolds había muerto. Beckey, Bourgeois y Garvey eran hombres olvidados de su generación y los únicos académicos que pintaban paisajes.

Los únicos formidables rivales con los que había de contender era De Louthembourg y Girtin ya muy viejo, pero éste muere en 1802, quedando entonces Turner dueño indiscutible del campo artístico inglés. Le quedaba toda una vida de intenso trabajo, cincuenta años como miembro activo de la Real Academia inglesa. En el transcurso de todo este período académico tomó parte muy activa en la dirección de los asuntos de ese centro. Sus lecciones y conferencias se seguían con gran admiración y respeto.

La visita de Turner a Yorkshire en 1797 fue seguida al siguiente año por otra, en la que conoció a Fawkes, quien le lleva a su propiedad de Farwley Hall. El gran número de sus dibujos, que aún se conservan allí, ingleses, suizos, alemanes e italianos, los estudios de interiores, cobertizos, soportales, barreras y aves cazadas mientras él estaba de huésped, prueban la frecuencia de sus visitas y el afecto por su hospitalario dueño. Una caricatura hecha por Fawkes muestra a Turner como un pequeño judío narigudo con un conjunto de prendas de vestir horripilantes.

tes. Era evidente que el vestuario del artista para su época era bien ridículo.

En 1802 visita por primera vez el continente y por primera vez sus exposiciones empiezan a ser sobre asuntos extranjeros, cuadros en los que cabe destacar "El muelle de Calais", que se conserva en la Galería Nacional de Londres, cuadro que, aunque es de factura pesada y algo apagada de colorido, está magníficamente compuesto y lleno de energía.

En 1804 visita por segunda vez el continente y para competir con Van der Velde, a quien había copiado infinidad de veces para hacer estudios sobre su pintura, pintó "El naufragio" y "Botes pesqueros sorprendidos por una ráfaga", "La diosa de la Discordia", en competencia con Poussin y "El sol saliendo a través de la bruma", en rivalidad con Claude, una de las obras que dejó Turner a su patria con la condición expresa de que fuese colgado en la Galería Nacional al lado de los cuadros de Claude, para que los visitantes pudieran comparar la diferencia de expresión y colorido. ■ ESTEBAN ARRIAGA.

CINE

"LA BATALLA DE MIDWAY"

Título original: "Battle of Midway". Nacionalidad: Norteamericana. Director: Jack Smight. Guión: Donald S. Sanford. Fotografía: Harry Stradling, Jr. Música: John Williams. Technicolor, Panavision y Sensoround. Intérpretes principales: Charlton Heston, Henry Fonda, Glenn Ford, Hal Holbrook, James Coburn, Robert Mitchum, Robert Wagner, Toshiro Mifune, Cliff Robertson, Robert Webber y James Shigets.

Nos enfrentamos de nuevo al gran espectáculo que nos ofrece el cine, con la peculiaridad de la técnica avanzada, como es la de su sonido Sensoround, el cual da una mayor sensación de realidad en las escenas donde la acción violenta de las ametralladoras, el estallido de las bombas y de los torpedos sobre el casco de los buques, hace que seamos partícipes de la cruenta batalla aeronaval.

La acción transcurre seis meses después del desastre de Pearl-Harbor; en su intento de ocupar Midway, los japoneses enviaron una flota invasora de choque, compuesta de cuatro portaaviones, dos acorazados, tres cruceros y dieciséis destructores, al mando del almirante Nagumo, y otra de ocupación, integrada por dos acorazados, ocho cruceros, veintiocho destructores, dieciséis transportes y alrededor de 3.500 soldados, bajo el mando del almirante Kondo. El almirante Yamamoto, comandante en jefe de la escuadra japonesa, navegaba ya hacia el Norte de Midway con el grueso de la flota, pero se encontraba demasiado distante para participar en el asalto. El 28 de mayo zarpaba de Pearl-Harbor —al cabo de varias decisiones y gracias al servicio de Inteligencia— una flota americana de dos portaaviones, seis cruceros y nueve destructores al mando del almirante Spruance, y dos días más tarde otra de un portaaviones, dos cruceros y cinco destructores al mando del almirante Fletcher. En un arco de 240° habían sido estacionados diecinueve submarinos norteamericanos para proteger los accesos a Midway a una distancia de 320 kilómetros.

En las primeras horas del 3 de junio y a unos 675 kilómetros de Midway, se dividió la fuerza de choque nipona, que fue atacada inmediatamente por nueve aviones B-17. Al amanecer del día 4 se localizaron los portaaviones japoneses, ocultos el día anterior por un cielo cubierto, a 308 kilómetros del NO de Midway. Una fuerza conjunta de 52 bombarderos y aviones torpederos atacaron a los portaaviones y un acorazado japonés sin infligirle daño material alguno. A las 6,30 de la mañana, los aviones japoneses iniciaron un pesado bombardeo sobre Midway, destruyendo en el aire numerosos cazas norteamericanos.

Al acercarse la flota americana, los portaaviones nipones cambiaron radicalmente de rumbo y penetraron de nuevo bajo el cielo cubierto, escapando así a la acción de los bombarderos enemigos. A las 9,20 de la mañana dieciocho aviones norteamericanos atacaron a los japoneses, pero, carentes de apoyo, fueron sucesivamente derribados sin que, por su parte, hubiesen tocado al enemigo. Poco después, doce aviones torpederos americanos, apoyados por algunos cazas, iniciaron un nuevo ataque, alcanzando esta vez a un buque japonés, pero perdiendo en el empeño diez aparatos. No obstante, estos ataques de los aviones torpederos americanos obligaron a los cazas japoneses a rasear casi el agua, dejando el cielo superior relativamente libre a los bombarderos, que atacan

(Pasa a la pág. siguiente)



FILATELIA

SEIS SELLOS DE TIPO CONMEMORATIVO

Sólo son dos las emisiones que aparecen en el mes de marzo de tipo conmemorativo. La primera es una más de las referidas a la fauna y la flora nacionales, y estando toda ella dedicada a peces de aguas dulces. Son el total cinco unidades de los nominales de: 1, 2, 3, 4 y 6 pesetas, referidos respectivamente al salmón (salmo salar), a la trucha (salmo trutta), a la anguila (anguilla anguilla), a la carpa (cyprinus carpio) y al barbo (barbus barbus). De cada sello se hace una tirada de 7.000.000 de ejemplares, y los mismos van estampados en huecogrado multicolor.

Las series dedicadas a la fauna nacional empezaron a emitirse en el año 1971, con lo cual hoy día componen un bonito y amplio conjunto monográfico, el cual se aumenta, a su vez, con los sellos relativos a la flora, los cuales se empezaron a poner en venta en el año 1972. La fecha de emisión de la serie referida es la del 8 de marzo.

A su vez, el día 24 de tal mes se pone en servicio un sello de 5 pesetas, el cual se hace en relación con la Copa Mundial de Esquí, cuyo escenario son las pistas de Sierra Nevada. De este sello hay una tirada de 8.000.000 de piezas.

SELLOS DEDICADOS A LA TEMÁTICA DE LA MAR

La Administración postal de Georgia del Sur, con ocasión del cincuentenario de las investigaciones oceanográficas del buque británico "Discovery", ha hecho una serie, cuyos precios son los de: 2, 8, 11 y 25 peniques, figurando en ellos diversos motivos relacionados con las campañas de dicho buque, así como las realizadas por el "William Scoresby" y el "Discovery II".

A su vez, otra Administración postal británica, la de la isla de Antigua, ha agrupado distintos acontecimientos en una serie formada por: 1/2, 1, 10, 50 centavos, 1 y 2 dólares de la zona del Caribe. Pues bien, de todos ellos interesa reseñar el último nominal, desde el momento en que figura el velero "Freelance", el cual participó en la regata internacional celebrada con ocasión del bicentenario de la independencia de los Estados Unidos.

OFERTA DE MATERIAL FILATELICO

NOTA: Todos los pedidos deben hacerse directamente al redactor de esta sección, Luis María Lorente. Avenida del Mediterráneo, 48, Madrid-30. Enviando por giro postal el importe de lo solicitado, más 12 pesetas para gastos de envío.

Cuba: Orquídeas (1499/1505), 100. Museo Metropolitano de La Habana (1480/85), 112. Centenario del fusilamiento de estudiantes (1536/38), 59. Primero de Mayo (1572), 8. Congreso de la Organización Internacional de Periodistas (1468), 26. Razas equinas (1586/92), 80. Frank Pais (1593), 24.



Olimpiada de Munich (1594/1600), 80. Pintura del Museo Nacional de La Habana (1575/81), 88. Industria tabaquera (1414/16), 100. Centros turísticos (1368/71), 104. Peces (1526/32), 80. Campeonato Mundial de Boxeo Aficionado (1785/87, usada), 9. Fauna extinguida (1788/92, usada), 18. Inauguración línea aérea Cuba-Chile (A 253, usada), 14. Primero de mayo (1572, usada), 4. Visita de Brezhnev (1754/55, usada), 22. Obras del Museo Nacional (1747/55, usada), 32. Concurso de la Canción Infantil (1585, usada), 4. Frank Pais (1593, usada), 9. Simposio contra el genocidio (1582/84, usada), 30. Vuelo Camagüey-Sevilla (A 252), 48. Obras del Museo Nacional (1575/81, usada), 35. Don Quijote de la Mancha (1612/14 y HB 38), 156.

Burundi: Navidad, 1976 (nov.), 268. San Vicente: Nacimiento de sir Charles Brisbane (323/25), 94. Flores y frutos (319/22), 10.6. Boda princesa Ana (340/41), 51. Federación de Planificación (338/39), 21. XXV aniversario de la boda de la Reina (326/27), 85. Pesca (306/11), 60. Navidad 1970 (190/93), 62. Centenario del primer sello (294/97), 76. Cruz Roja (281/84), 24. Frutas (315/18), 27. Catedral de San Jorge (285/99), 62. Independencia (258/60), 38. Universidad de West Indies (245/48), 78. William Wilberforce (335/37), 51.

Turks y Caicos: Aves (nov. 5 \$), 375. Coronación Isabel II (nov.), 65. Tesoros submarinos (299/302), 57. Cristóbal Colón (293/96), 51. Cultura indígena (328/32), 64. Centenario anexión a Jamaica (303/04), 51. Centenario UPU (333/36), 68. Boda princesa Ana (326/27), 25. Semana Santa 1972 (290/92), 53. Piratas (276/79), 57. Visita real (nov.), 34. Navidad 1969 (237/40), 58. Winston Churchill (337/38), 24. Corales (347/50), 46. Navidad 1976 (nov.), 46.

El TIEMPO en la MAR



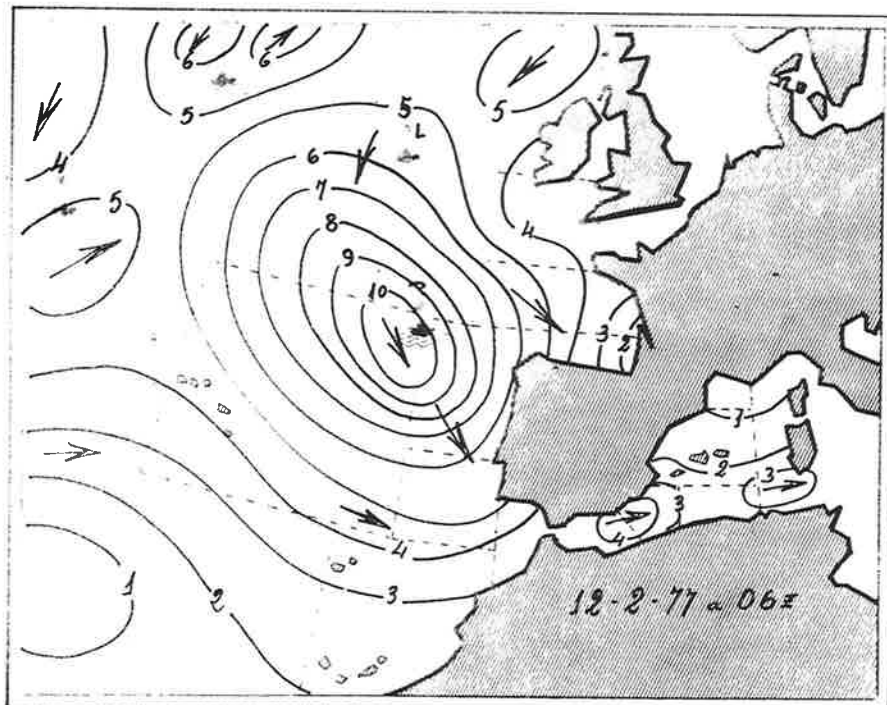
FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Ante todo dejaremos constancia de que "febrerillo, el loco" se ha comportado, en nuestras zonas marítimas, como francamente agitado, tanto por lo que respecta al oleaje como al viento. Han sido muchas las situaciones de mares atemporadas, sobre todo a mediados de mes, especialmente entre el 10 y el 16, fechas en que el oleaje alcanzó valores de hasta ocho y diez metros en el NO. de Finisterre y NE. de Azores. El mapa número 1 —que se adjunta— es el que refleja la situación a las 6 (hora Z) del día 12. Como observarán, se registra mar montañosa en las áreas antes citadas de Finisterre y Azores, mar arbolada en el resto de Finisterre, mitad NE. de Azores, SO. de Vizcaya y NO. de San Vicente y fuerte marejada a mar gruesa —con áreas de muy gruesa— en las demás zonas. El temporal del NO. afectó prácticamente —y de modo persistente— a todas nuestras zonas del N. y NO. de la Península,

siendo especialmente intenso en las proximidades de la Estación Oceánica "R", con rachas de hasta 50 nudos. También en el estrecho hubo intervalos frecuentes de temporal de poniente.

El mapa número 2 da una idea —clara a nuestro juicio— del estado previsto del viento y de la mar para nuestras distintas zonas a lo largo del presente mes de marzo. Siguen "mandando" los ponientes y parece que el mes también se presenta agitado, sin duda por aquello de que "en los tiempos cuaremales, los ponientes vendavales...". Las flechas que inciden en los lados de cada rombo indican la frecuencia —según la cifra que aparece junto a ellas— con que la mar provendrá del cuadrante de procedencia: N. a E., E. a S., S. a O. y O. a N. El número que figura en el centro de cada rombo muestra el de días de mar llana. Los que faltan hasta completar los treinta y un días de que consta marzo corresponden a



Carta de oleaje más significativa de las analizadas por la Sección Marítima del Servicio Meteorológico Nacional durante el pasado mes de febrero. Corresponde a las 6 (hora Z) del día 12.

mares confusas. Por otro lado —y debajo o a la derecha de cada rombo—, aparece la media mensual 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 en este caso, los días que faltan hasta completar los treinta y uno que integran marzo corresponden a oleajes intermedios.

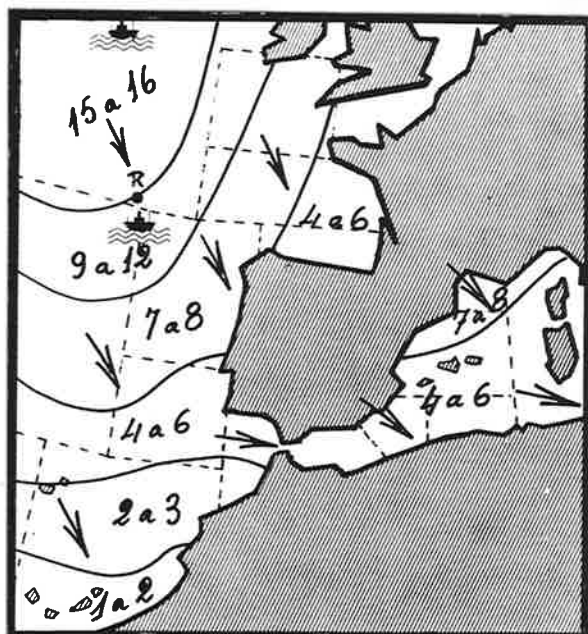
En el mapa número 3 se expone, para el presente mes de marzo, el número de días —por zonas— que esperamos se registren vientos superiores a los 33 nudos. Como observarán, sigue la racha de temporales al

N. y al NO. de la Península, sobre todo en el N. de Azores, NO. de Finisterre y O. del Gran Sol y Vizcaya. Las flechas que aparecen en este mapa indican la dirección del viento prevista como dominante para los días de temporal.

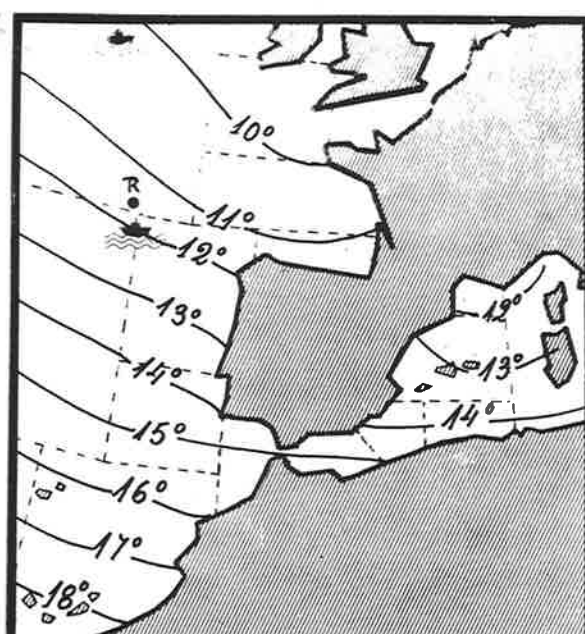
Por fin, el mapa número 4 muestra la temperatura media mensual del agua del mar —en superficie— prevista para el presente marzo. Como es obligada norma, las isotermas van expresadas en grados centígrados. Y ya saben que, por lo general, la temperatura superficial del agua del mar es ligeramente superior a la del aire situado inmediatamente por encima, sobre todo en invierno, ya que en verano puede —ocasionalmente— ocurrir justamente al revés.



Estado medio previsto de la mar para el presente mes de marzo.



Media prevista del número de días de temporal para el actual mes de marzo.



Temperatura media prevista del agua del mar —en superficie— durante el mes de marzo en curso.

CINE

(Viene de la página anterior)

ron inmediatamente con suma eficacia. Un escuadrón de treinta y tres bombarderos y otros diecisiete atacaron casi simultáneamente a un tercer portaaviones y le ocasionaron graves daños. El cuarto escapó ocultándose bajo el cielo cubierto.

Aproximadamente al mediodía el portaaviones

americano "Yortown" fue tocado por tres bombas y cuatro horas más tarde por dos torpedos. Tres días después un submarino nipón atacó a este portaaviones y al destructor "Hamman" que lo acompañaba, hundiendo a ambos. En la tarde del 4 de junio los aviones estadounidenses hundieron al cuarto y último portaaviones japonés. Tras estos

desastres, los japoneses iniciaron la retirada, no sin ordenar el bombardeo nocturno de Midway por cuatro cruceros pesados como movimiento de diversión. El día 5 los japoneses se encontraban en plena retirada. Los aviones de los portaaviones americanos emprendieron repetidos ataques, hundiendo el crucero pesado "Mikuma", averiando casi por completo a otro crucero y a un destructor y en menor medida a otros dos buques. Es evidente que esta batalla fue decisiva en la campaña del

Pacífico, no sólo por las enormes pérdidas que sufrieron los japoneses, sino también por su grave error táctico de intentar apoderarse de un atolón que, en realidad, tenía para ellos escaso valor estratégico.

En una escena podemos ver a un actor que incorpora el papel de un héroe real, el alférez George Gay, interpretado por Kevin Dobson, más conocido por Croker en la serie de televisión "Kojak".

RAMON C. FANTOVA.



MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Delegación local y clínica local del Instituto Social de la Marina, en Santa Eugenia de Ríveira.